



ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 3685 DIRECTORA: LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO MAY. 20 DEL AÑO 2024

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE BRINDAN GARANTÍAS DE TRANSPARENCIA A LOS CIUDADANOS ANTE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y LOS GUÍAS DE GESTIÓN Y CONTROL DE TRÁNSITO”.....	7018
PROYECTO DE ACUERDO N° 389 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL “DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ ACTUAL LOCALIDAD 17 DE LA CANDELARIA”.....	7047
PROYECTO DE ACUERDO N° 390 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE PROTEGE LA VIDA Y SE PREVIENE LA SINIESTRALIDAD DE LOS TRABAJADORES EN VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS”.....	7076
PROYECTO DE ACUERDO N° 391 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER EL TELETRABAJO Y EL EMPLEO EN MODALIDAD HÍBRIDA Y SUPLEMENTARIA”.....	7102
PROYECTO DE ACUERDO N° 392 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y DEL MEDIO AMBIENTE MEDIANTE LINEAMIENTOS QUE DETERMINAN ACCIONES ORIENTADORAS SOBRE LA PRODUCCIÓN, USO, DISPOSICIÓN Y EFECTOS DE LOS ARTÍCULOS PIROTÉCNICOS Y FUEGOS ARTIFICIALES Y SE CREA LA MESA TÉCNICA PARA GARANTIZAR EL BIENESTAR Y PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES FRENTE A LOS EFECTOS ADVERSOS DE LA PÓLVORA”.....	7127

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BRINDAN GARANTÍAS DE TRANSPARENCIA A LOS CIUDADANOS ANTE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y LOS GUÍAS DE GESTIÓN Y CONTROL DE TRÁNSITO”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como objeto implementar los lineamientos para la correcta identificación de los guías de movilidad, de conformidad con el principio de plena identificación, publicidad, transparencia y eficiencia de la administración pública. Esto, mediante la emisión de lineamientos que permitan una diferenciación de uniformes de los Guías de Gestión y Control, frente a los Agentes Civiles de Tránsito.

II. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.

DE ORDEN CONSTITUCIONAL.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA 1991.

ARTÍCULO 1. Colombia es un Estado social de derecho organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.

ARTÍCULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación;

(...)

ARTÍCULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad,

imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

(...)

ARTÍCULO 313: Corresponde a los concejos.

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

(...)

6. Determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias; las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos

DE ORDEN LEGAL.

LEY 769 DE 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*.

ARTÍCULO 1: (...)

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

(...)

ARTÍCULO 3 AUTORIDADES DE TRÁNSITO: Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

(...)

PARÁGRAFO 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

(...)

PARÁGRAFO 4°. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia de prevención.

(...)

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito...

...Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio...

LEY 1310 DE 2010 *"Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.*

(...)

ARTÍCULO 2. Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3o de la Ley 769 de 2002.

Agente de Tránsito y Transporte. Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa.

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte.

(...)

ARTÍCULO 14. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación pertinente para definir los aspectos relacionados al uso de los uniformes, diseños y demás aspectos que permitan la identificación de los agentes de tránsito en los entes territoriales.

Estos empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial. Esta prestación no es salario, ni se computará como factor del mismo en ningún caso.

LEY 2197 DE 2022 “POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN NORMAS TENDIENTES AL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD CIUDADANA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

ARTÍCULO 56. Modifíquese el Artículo 2 de la Ley 1310 de 2009 cuando se hacen las siguientes definiciones, las cuales quedaran así:

ARTÍCULO 2. Definición. Para la aplicación e interpretación de esta Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que este acreditado conforme al Artículo 3 de la Ley 769 de 2002.

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa.

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en, cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte.

ARTÍCULO 57. Modifíquese, el Artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, el cual quedarán así:

ARTÍCULO 4. JURISDICCIÓN. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales ; las autoridades de tránsito de que trata el Artículo 3 de la Ley 769 de 2002, como son los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural no atendido por la Policía de Carreteras de sus municipios.

Cada municipio contara como mínimo con inspector de Policía con funciones de tránsito y transporte o con un inspector de Tránsito y transporte y un número de agentes de tránsito y transporte, de acuerdo con su necesidad y capacidad fiscal , que actuara únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios u organismo de tránsito departamental), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o

contratar con particulares, salvo los que excepcionalmente se contraten para atender proyectos de control en vía específicos o para solventar ciertas situaciones que lo justifiquen.

DE ORDEN REGLAMENTARIO.

DECRETO 2885 DE 2013 “Por la cual se reglamenta el artículo 14 de la Ley 1310 de 2009.”

ARTÍCULO 1. El presente decreto tiene por objeto reglamentar el diseño, uso y demás aspectos relacionados con los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 2. En todo el territorio nacional, el uniforme del agente de tránsito y transporte vinculado de forma legal y reglamentaria al organismo de tránsito, estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características, las cuales deberán acondicionarse a las necesidades del servicio y características climáticas:

1. **Kepis.** Color azul turquí, ocho (8) centímetros de alto, escudo centrado del municipio donde labora el agente, cordón de mando blanco en la parte delantera, visera color negro de seis (6) centímetros.
2. **Corbata.** Color azul turquí del mismo color del pantalón.
3. **Camisa.** Color azul celeste, dos bolsillos delanteros con tapa y botón, cuello con botón, pasadores para presillas (estas deben ser del color del pantalón e indicarán el grado del agente de tránsito).
4. **Pantalón.** Color azul turquí, debe usarse con correa color negro.
5. **Reata y chapuza.** Color negro en lona o cuero, acompañada de portametro, con hebilla, ancho de correa de cinco (5) centímetros, chapuza de veintidós (22) por diecisiete (17) centímetros y siete (7) centímetros de fondo con pasador (se usa para portar libreta de comparendos y otros documentos).
6. **Placa metálica.** Llevará el nombre, apellido y código del agente y se ubica sobre el bolsillo derecho.

7. **Escudo de los agentes de tránsito.** Fondo azul con letras que dicen agente de tránsito y transporte y debajo el nombre del organismo de tránsito, letras en color plata y en el centro la imagen del ente territorial. Va en el hombro derecho de la camisa.
8. **Escudo de Colombia.** Puesto en el hombro izquierdo de la camisa.
9. **Pito de color negro y cadena en plata,** puesto en el lado izquierdo, abotonado de la presilla izquierda.
10. **Botas.** En cuero color negro para desplazarse en motocicleta, suela de goma, con cierre lateral interno que cruza toda la bota.
11. **Zapatos en cuero o charol** color negro para las ceremonias y cruces de regulación fija o de cordones.
12. **Chaleco en PVC,** color azul de 1.500 candelas, fondo color azul, ribetes laterales con reflectivo color amarillo limón de 1.500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, cierre o broche lateral.
13. **Impermeable o equipo de lluvia:** Color azul turquí, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color amarillo de 1.500 candelas de tres centímetros (3 cm) de ancho, el pantalón con dos bandas laterales a la altura de los tobillos en reflectivo color azul de 1.500 candelas, con cierre y adhesivo.
14. **Chaqueta** manga larga en color azul turquí para el trabajo nocturno y temporada de invierno, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color azul de 1500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales incluye el dorso con reflectivo color azul de 1.500 candelas, cuello alto, con cierre y adhesivo.
15. **Equipos de comunicación.** Equipo de comunicación bidireccional que permita la comunicación con la central respectiva.

16. **Comprenderá.** Negra en cuero que permita el porte de manos libre e impermeable de la comprenderá.

17. **Tapa oídos.** Elemento de protección auditiva de manos libres, que se encargue de bloquear ruido.

18. **Gafas.** Elemento de protección visual de manos libres, que se encargue de bloquear el viento y los rayos de sol.

19. **Guantes.** Elemento de protección manual en cuero de caña larga con ajuste en la muñeca, compuestos por materiales gruesos y membrana impermeable.

Parágrafo 1°. El material del uniforme deberá ser determinado por el Organismo de tránsito, de conformidad con el clima. En todo caso el material deberá garantizar la seguridad del agente en todas las actividades que realice bajo techo y en vía.

Los empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial, de conformidad con lo señalado en la Ley 1310 de 2009.

Parágrafo 2°. Los miembros de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional continuarán portando los uniformes instituidos en sus reglamentos.

Artículo 3°. El presente decreto rige a partir del 1° de septiembre de 2014 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

DE ORDEN JURISPRUDENCIAL.

Corte Constitucional Sentencia T-733 del 2009. “El principio de eficacia de la administración pública, impide a las autoridades administrativas permanecer impávidas o inactivas frente a situaciones que afecten a los ciudadanos; además de configurarse como un fin hacia el cual deben tender dichas autoridades. En este orden, la implementación práctica de ello supone la obligación de actuación de la administración, y de la real y efectiva ejecución de medidas, y no sólo la aceptación o reflexión sobre aquello que requiere su intervención. De ahí, que la jurisprudencia

constitucional haya puntualizado también la necesidad de considerar los procedimientos de las autoridades bajo la noción de debido proceso administrativo.”

Corte Constitucional Sentencia C-012 del 2013. Uno de los elementos esenciales del debido proceso es el principio de publicidad. Los artículos 209 y 228 de la C.P., lo reconocen también como uno de los fundamentos de la función administrativa. La jurisprudencia ha considerado que este principio no es una mera formalidad, ya que consiste en dar a conocer, a través de publicaciones, comunicaciones o notificaciones, las actuaciones judiciales y administrativas a toda la comunidad, como garantía de transparencia y participación ciudadana, así como a las partes y terceros interesados en un determinado proceso para garantizar sus derechos de contradicción y defensa, a excepción de los casos en los cuales la ley lo prohíba por tratarse de actos sometidos a reserva legal. La realización del principio de publicidad, considerado como un mandato de optimización que “depende de las posibilidades fácticas y jurídicas concurrentes”, compete al Legislador y varía de acuerdo con el tipo de actuación. Asimismo, requiere de las autoridades y de la administración, una labor efectiva y diligente para alcanzar el objetivo de dar a conocer el contenido de sus decisiones a los ciudadanos.

Corte Constitucional Sentencia C-29 del 2021. A su turno, el principio de publicidad impone a las autoridades administrativas el deber de dar a conocer sus actuaciones (i) a las partes y a los terceros interesados, con el fin de garantizar los derechos de contradicción y defensa; y (ii) a la comunidad en general, como garantía de transparencia, participación ciudadana e imparcialidad del fallador. El alcance de este mandato varía según el tipo de actuación administrativa de la que se trate. Esta Corporación ha sostenido que este principio forma parte del núcleo esencial del derecho al debido proceso y ha destacado su relevancia en el proceso disciplinario. Bajo ese entendido, su importancia radica en que “(...) solo de esta manera el acusado puede conocer oportunamente los cargos que se le imputan y los hechos en que estos se basan”.

III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

CONTEXTO

El presente Proyecto de Acuerdo busca implementar lineamientos frente a la identificación de los uniformes de los Guías de Gestión y Control de Tránsito frente a los Agentes Civiles de

Tránsito a fin de garantizar transparencia y evitar el abuso de autoridad. Es por esto que, en función de tal interés los principios a continuación desarrollados, resultan esenciales para este Proyecto de Acuerdo pues fundamentan su intención y justifican la pertinencia del mismo, así:

Función administrativa y sus principios

De acuerdo con lo anteriormente mencionado, es menester iniciar por el Artículo 209 de la Constitución Política, el cual establece que: *“La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones”* (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

Ahora bien, teniendo en cuenta que como cita el artículo anteriormente expuesto, la función administrativa se desarrolla con fundamento en ciertos principios, dentro de los cuales se destaca la eficacia, la cual se centra en que las autoridades administrativas no permanezcan inactivas frente a situaciones que afecten a los ciudadanos y por el contrario, busca que su implementación práctica conduzca a una actuación real y efectiva de la administración, al no quedarse solo en la aceptación o reflexión sobre aquello que requiere su intervención, sino interviniendo de manera eficaz (Corte Constitucional, 2009).

Transparencia: garantía a los gobernados

En concordancia con lo anterior, la función de la administración debe desarrollarse en el marco del principio de transparencia, pues no solo garantiza el ejercicio eficiente de la misma, sino que brinda garantías a los gobernados y a su vez, reviste de legitimidad las actuaciones de quienes llevan a cabo una función pública.

De acuerdo con la Ley 1712 de 2014 en su artículo 3 expone que, *“(…) toda la información en poder de los sujetos obligados definidos en esta ley se presume pública, en consecuencia de lo cual dichos sujetos están en el deber de proporcionar y facilitar el acceso a la misma en los términos más amplios posibles y a través de los medios y procedimientos que al efecto establezca la ley (...)*” (Congreso de Colombia, 2014).

Ahora bien, en función de este principio, no solamente la Ley hace mención de cómo el mismo no solo presume que las personas puedan tener acceso libre a la información, sino que la misma debe ser proporcionada, de fácil acceso y lo más amplia posible, es decir, que en razón a ello la transparencia conlleva a que los gobernados fácilmente puedan tener conocimiento de la información y así mismo, entenderla, lo cual les brinda garantías al momento no solo de ejercer sus derechos, sino de cumplir con sus deberes y también si son sujetos de sanciones por una autoridad.

Por ello, este principio es esencial para el desarrollo de este Proyecto de Acuerdo, pues en la medida en que se implementen lineamientos para diferenciar los uniformes de los Guías de Gestión y Control de Tránsito frente a los Agentes Civiles de Tránsito, se brindarán mayores garantías de transparencia a los ciudadanos no solo por reconocer a simple vista cada uno de estos actores, sino también en tener la claridad de quién de ellos ejerce la función de imponer comparendos y quién ejerce labores de apoyo.

Esta narrativa guarda estrecha relación con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 16 de "*Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas*", de acuerdo con lo dispuesto en este objetivo, es necesario contar con instituciones eficaces, responsables e inclusivas en todos los niveles, para lo cual será primordial fortalecer la lucha contra la corrupción, así como, fomentar la transparencia y publicidad de la gestión (ONU, 2022).

En este marco también se ubican aquellos propósitos trazados por el Plan Distrital de Desarrollo 2020 - 2024 "*Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI*", donde es menester resaltar el propósito 5. Construir Bogotá - Región con gobierno abierto transparente y ciudadanía consciente, dentro del cual en sus cuatro logros el logro 27. "*Posicionar al Gobierno Abierto de Bogotá - GABO como una nueva forma de gobernanza que reduce el riesgo de corrupción e incrementa el control ciudadano del gobierno*" el cual sostiene que, para consolidar un gobierno abierto para Bogotá es esencial promover la transparencia y aquellos esfuerzos que permitan que la ciudadanía conozca y comprenda de cerca la labor de la administración (Alcaldía de Bogotá, 2020).

Por lo anteriormente expuesto, no sólo en razón a cómo el principio de transparencia, tiene conexión directa con la eficacia de la función administrativa, sino cómo ésta brinda garantías a los gobernados y fortalece la legitimidad de la administración, la Plena Identificación se constituye como un instrumento similar a la transparencia, en la medida en que garantiza la correcta aplicación no solo de la norma, sino de las actuaciones de las autoridades.

La Ley 769 de 2002 que expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo 1 sobre el ámbito de aplicación y principios, sustenta que la plena identificación hace parte de los principios rectores del código (Congreso de Colombia, 2002).

Autoridades de tránsito

De acuerdo con la Ley 769 de 2002 que expide el Código Nacional de Tránsito, en su capítulo II “Autoridades”, artículo 3 son autoridades de tránsito: El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, la Superintendencia General de Puertos y Transporte, las Fuerzas Militares (casos exclusivos) y los Agentes de Tránsito y Transporte.

En concordancia con lo anterior, encontramos que en la Ley 1310 de 2009 que unifica normas sobre agentes de tránsito y transporte, en su capítulo I artículo 2 sobre las definiciones, expone que en Colombia contamos con: Organismos de Tránsito y Transporte, autoridades de Tránsito y Transporte, Agentes de Tránsito y Transporte y grupos de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito. En el caso de los Agentes de Tránsito y Transporte, la mencionada Ley explica que estos corresponden a todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte (Congreso de Colombia, 2009). Sin embargo, más adelante, mediante la Ley 2197 de 2022 se estableció también que dichos Agentes de Tránsito y Transporte excepcionalmente podrán ser por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio (Congreso de Colombia, 2022).

Los mencionados Agentes de Tránsito y Transporte cuentan con una identificación propia de su labor a través de su uniforme el cual es establecido (uniformes, diseños y demás aspectos) mediante reglamentación del Gobierno Nacional a fin de permitir su plena identificación como Agentes de Tránsito y Transporte en las entidades territoriales, como cita el artículo 14 de la Ley 1310 de 2009 (Congreso de Colombia 2009). En concordancia con esto, el Decreto 2885 de 2013, mediante su artículo 2 determinó 19 prendas características de los Agentes de Tránsito y Transporte donde se destaca que su color fue azul turquí.

Situación en Bogotá y necesidad del Proyecto de Acuerdo

En Bogotá, actualmente los conductores se ven sometidos a dos agentes de tránsito operativos en vía, los cuales se constituyen en autoridades de tránsito; estos son: los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, pertenecientes a la Secretaría de Movilidad y los Agentes pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transportes (DITRA). Los primeros, se encuentran reglamentados mediante la Ley 1310 de 2009 y los segundos, se encuentran amparados de acuerdo con el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 y el Convenio Interadministrativo 2024-706.

Ambos agentes cuentan con una identificación característica; en el caso de los Agente de Tránsito pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transportes con el uniforme propio asignado por la Policía Nacional y para el caso de los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte con las prendas de acuerdo con la norma técnica que establece los parámetros de su uniforme en artículo 2 del Decreto 2885 de 2013 como se hizo mención.

Empero, en Bogotá como se ha mencionado anteriormente no se cuenta solo con este personal, en términos de tránsito, sino que, adicionalmente se cuenta con un personal civil de apoyo a los Agentes Civiles de Tránsito conocidos como Guías de Gestión y Control de Tránsito destinados para la prevención de accidentalidad y seguridad vial, por medio de la estrategia Grupo GUÍA que busca la generación de cambios de comportamiento, correcta dinámica de tránsito, inclusión de valores y conceptos de autoprotección y aumento de percepción de riesgo de los actores viales para conducir a un uso apropiado de los subsistemas vial y de transporte (Secretaría Distrital de Movilidad, 2024).

Los Guías de Gestión y Control de Tránsito a diferencia de los Agentes de Tránsito, no son empleados públicos sino prestadores de servicio (por la naturaleza de su labor) y además, no son autoridades de tránsito, por ende, no cuentan con la facultad de imponer sanciones. Actualmente Bogotá cuenta con un total de 162 Guías de Gestión y Control de Tránsito (Secretaría Distrital de Movilidad, 2024); estos guías pertenecen al Grupo Guía de Movilidad y se dividen en tres (3) perfiles operativos, así:

Tabla 1. Tipo y funciones de los Guías de Movilidad

No.	Tipo	Funciones
1	Guía con motocicleta - Apolo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intervenciones programadas en los diferentes sectores viales de la ciudad. 2. Atender las consultas ciudadanas y realizar la prestación del servicio en vía pública. 3. Implementar, verificar y realizar seguimiento de las acciones operativas en vía. 4. Disponer de vehículo tipo motocicleta (propia o en su defecto una motocicleta asignada por un tercero para su uso en el servicio a prestar. 5. Asegurar la comunicación con la Central de Comunicaciones. 6. Realizar recorridos en el vehículo suministrado por el contratista, con el fin de monitorear e inspeccionar los corredores viales. 7. Realizar los traslados de funcionarios, contratistas y personal autorizado, de acuerdo con las necesidades del servicio. 8. Apoyar el traslado del material logístico, cargue y descargue de elementos de señalización. 9. Verificar la instalación y conteo del material logístico

		<p>asignado.</p> <ol style="list-style-type: none">10. Actividades de guía a los diferentes usuarios para mejorar la seguridad vial y prevenir siniestros viales.11. Ejecutar actividades informativas en las diferentes campañas en materia de seguridad vial.12. Atender las verificaciones asignadas durante la prestación del servicio reportando rápidamente las novedades que afectan la movilidad.13. Ejecutar actividades para guiar el tránsito de manera segura mientras se presentan novedades que afectan la circulación vial.14. Acompañar, monitorear e informar el desarrollo de los eventos por aglomeración de público, emergencias, contingencias, eventos deportivos y/o distritales en los cuales el componente movilidad.15. Asistir a los Puestos de Mando Unificados (PMU).16. Apoyar los operativos programados por la Policía Metropolitana de Tránsito y los Agentes de Tránsito y Transporte en caso de que sea necesario.
2	Guía con bicicleta - Sigma	<ol style="list-style-type: none">1. Cumplir con las actividades e intervenciones programadas en los diferentes sectores viales.2. Atender las consultas ciudadanas y realizar la prestación del servicio en vía pública.3. Implementar, verificar y realizar seguimiento de las acciones operativas en vía.4. Disponer de un vehículo tipo bicicleta para realizar el acompañamiento, conforme con las actividades del servicio, cumpliendo con las especificaciones técnicas.5. Garantizar el funcionamiento y estado del vehículo6. Asegurar la comunicación con la Central de

		<p>Comunicaciones.</p> <ol style="list-style-type: none">7. Realizar recorridos de verificación en la bicicleta para monitorear los corredores viales8. Apoyar el traslado del material logístico, cargue y descargue de elementos de señalización.9. Verificar la instalación y conteo del material logístico asignado.10. Actividades de guía a los diferentes usuarios para mejorar la seguridad vial y prevenir siniestros viales.11. Ejecutar actividades informativas en las diferentes campañas en materia de seguridad vial.12. Atender las verificaciones asignadas durante la prestación del servicio reportando rápidamente las novedades que afectan la movilidad.13. Acompañar, monitorear e informar el desarrollo de los eventos por aglomeración de público, emergencias, contingencias, eventos deportivos y/o distritales en los cuales el componente movilidad.14. Asistir a los Puestos de Mando Unificados (PMU).15. Apoyar los operativos programados por la Policía Metropolitana de Tránsito y los Agentes de Tránsito y Transporte en caso de que sea necesario.
3	Guía a pie o tripulante - Gama	<ol style="list-style-type: none">1. Cumplir con las actividades e intervenciones programadas en los diferentes sectores viales.2. Atender las consultas ciudadanas y realizar la prestación del servicio en vía pública.3. Implementar, verificar y realizar seguimiento de las acciones operativas en vía.4. Asegurar la comunicación con la Central de Comunicaciones.

		<ol style="list-style-type: none">5. Realizar acompañamiento en los recorridos de verificación realizados por el personal motorizado, con el fin de monitorear e inspeccionar los corredores viales informando las novedades detectadas a la Central de Comunicaciones.6. Apoyar el traslado del material logístico, cargue y descargue de elementos de señalización.7. Verificar la instalación y conteo del material logístico asignado.8. Actividades de guía a los diferentes usuarios para mejorar la seguridad vial y prevenir siniestros viales.9. Ejecutar actividades informativas en las diferentes campañas en materia de seguridad vial.10. Atender las verificaciones asignadas reportando las novedades que afectan la movilidad.11. Guiar el tránsito de manera segura mientras se presentan novedades que afectan la circulación vial.12. Acompañar, monitorear e informar el desarrollo de los eventos por aglomeración de público, emergencias, contingencias, eventos deportivos y/o distritales en los cuales el componente movilidad.13. Apoyar los operativos programados por la Policía Metropolitana de Tránsito y los Agentes de Tránsito y Transporte en caso de que sea necesario.14. Asistir a los PMU, apoyar a la Policía Metropolitana de Tránsito en caso que sea necesario.
--	--	---

Fuente: Elaboración propia con base en estudios previos de contratos de prestación de servicios de los Guías de Movilidad, de la Secretaría Distrital de Movilidad, 2024.

Ahora bien, para el interés de este Proyecto de Acuerdo se diseñó un instrumento de medición de percepción de ciudadanos a fin de tener un indicio sobre la facilidad de identificación

de los actores anteriormente mencionados (Agentes de Tránsito y Transporte de DITRA, Agentes Civiles de Tránsito y Guías de Gestión y Control de Tránsito), así como, su distinción.

De acuerdo con el instrumento aplicado a un total de 324 ciudadanos, en las localidades de Antonio Nariño, Barrios Unidos, Bosa, Chapinero, Ciudad Bolívar, Engativá, Fontibón, Kennedy, La Candelaria, Los Mártires, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Santa Fe, Suba, Teusaquillo, Tunjuelito, Usaquén y Usme. De acuerdo con la percepción de los ciudadanos encuestados se destaca lo siguiente:

1. El **88.58%** de estos manifiesta haber sufrido al menos un episodio de abuso de autoridad por parte de los Agentes de Tránsito
2. El **27.16%** de estos manifiesta no conocer cuáles son las autoridades competentes para imponer comparendos de tránsito
3. El **64.51%** de estos manifiestan no conocer la diferencia entre los Agentes Civiles de Tránsito y los Guías de Gestión y Control de Tránsito, adicionalmente,
4. El **57.41%** manifiesta no reconocer a simple vista la diferencia entre los uniformes de los Agentes Civiles de Tránsito y los Guías de Gestión y Control de Tránsito.

La anterior respuesta resulta relevante para el propósito del presente Proyecto de Acuerdo, en la medida en que se pueden encontrar grandes similitudes entre ambos uniformes, como lo evidencian las imágenes 1 y 2 a continuación:

Imagen 1. Agente de Tránsito Civil



Fuente: Movilidad Bogotá, 2023

Imagen 2. Guías de Gestión y Control de Tránsito



Fuente: @sectormovilidad, 2022

En ambos casos se observa un uniforme de color azul y grandes similitudes en la señalización de los mismos, las diferencias residen, a simple vista, en las palabras “tránsito” y “movilidad”, así como en las presillas, las placas, el nombre, entre otras. A diferencia de los uniformes de los Agentes de Tránsito Civiles, regulados por el Decreto 2885 de 2013, los uniformes de los Guías de Gestión y Control de Tránsito se encuentran enmarcados en el Manual de Imagen

Institucional Distrital y en la Norma Técnica NTC 5563: Prendas de Señalización de Alta Visibilidad: Métodos de Ensayo y Requisitos. (SDM, 2024)

No obstante, se evidencia un vacío legal y de reglamentación en cuanto a los colores distintivos de los uniformes de los Guías de Gestión y Control, similar al que existía para los Agentes de Tránsito antes del Decreto 2885 de 2013. Esta situación genera confusión entre la ciudadanía, que no distingue entre los Agentes Civiles de Tránsito y los Guías de Gestión y Control de Tránsito.

Es por los anteriores argumentos que resulta necesario que la ciudadanía pueda identificar plenamente la diferencia entre los Agentes Civiles de Tránsito y los Guías de Gestión y Control de Tránsito, a través de la diferenciación de los colores de los uniformes, a fin de promover la transparencia y prevenir la aparición de casos de corrupción, así como la extralimitación de funciones en el caso de los Guías de Gestión y Control de Tránsito, abusos de autoridad, entre otros.

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

En cuanto a la competencia que tiene el Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, esta se ampara en el Decreto Ley 1421 de 1993, que establece al Concejo de Bogotá como la suprema autoridad del Distrito Capital y habilitado para dictar este tipo de normas:

Decreto Ley 1421 de 1993

ARTÍCULO 3o. OBJETO. *El presente estatuto político, administrativo y fiscal tiene por objeto dotar al Distrito Capital de los instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; promover el desarrollo integral de su territorio; y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.*

Las disposiciones del presente estatuto prevalecen sobre las normas legales de carácter general vigentes para las demás entidades territoriales.

Artículo 12: *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.....

V. IMPACTO FISCAL

Como lo establece el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es obligatorio esclarecer el impacto fiscal que tienen las normas sobre las finanzas públicas, lo que significa medir la carga fiscal que estas pueden tener tanto en el presupuesto anual y en el Marco Fiscal de mediano Plazo que deben observar las diferentes entidades del Estado. Ahora bien, esto no significa que los instrumentos normativos que pueda aprobar el Concejo de Bogotá estén limitados por este hecho, pues como lo aclara la Sentencia C-911 de 2007, el impacto fiscal no se puede convertir en una limitación absoluta para que las corporaciones públicas cumplan con sus funciones legislativas o de orden normativo. En este sentido, la sentencia establece:

En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

(...) el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Ahora bien, teniendo en cuenta el objeto del proyecto y cómo este se alcanzará, se considera que no se genera impacto fiscal y los recursos con los que cuentan las entidades del nivel central y descentralizado del Distrito son suficientes para su puesta en marcha.

VI. CONCLUSIÓN

En mérito de lo expuesto y de conformidad con el Capítulo IX del Acuerdo 741 de 2019, nos permitimos presentar a su consideración el presente proyecto de acuerdo, para su trámite y aprobación.

Respetuosamente,

EDISON JULIÁN FORERO
CASTELBLANCO
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2024**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE BRINDAN GARANTÍAS DE TRANSPARENCIA A LOS CIUDADANOS ANTE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y LOS GUÍAS DE MOVILIDAD.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 .

ACUERDA:**ARTÍCULO 1. OBJETO**

La Secretaría Distrital de Movilidad implementará lineamientos para la correcta identificación de los Guías de Gestión y Control de Tránsito (Guías de Movilidad), de conformidad con el principio de plena identificación, publicidad, transparencia y eficiencia de la administración pública. Esto, mediante el diseño de lineamientos que permitan una diferenciación de uniformes de los Guías de Gestión y Control de Tránsito frente a los Agentes Civiles de Tránsito

ARTÍCULO 2. CRITERIOS PARA LA CREACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS

La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará los lineamientos, rigiéndose por la norma técnica NTC 5563 Prendas De Señalización De Alta Visibilidad, Métodos De Ensayo y Requisitos y los Sigüientes criterios:

Literal A. En el Distrito Capital el uniforme de los Guías de Gestión y Control de Tránsito estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características:

1. **Gorra.** Color amarillo , palabras con identificación de “Guía de Movilidad” en el frente de color azul reflectivo, escudo centrado de Bogotá en la parte trasera, visera color negro de seis (6) centímetros, .
2. **Camisa.** Color blanca de cuello con botón y líneas horizontales azul turquí.
3. **Pantalón.** Color negro, debe usarse con correa color negro.
4. **Reata.** Color negro en lona o cuero, acompañada de portametro, con hebilla, ancho de correa de cinco (5) centímetros.
5. **Placa adherida.** Llevará el nombre, apellido y distintivo de “Guía de Movilidad” y se ubicará sobre el bolsillo derecho.
6. **Escudo de Colombia.** Puesto en el hombro izquierdo de la camisa.
7. **Pito de color negro y cadena en plata,** puesto en el lado izquierdo.
8. **Botas.** En cuero color negro para desplazarse en motocicleta, suela de goma, con cierre lateral interno que cruza toda la bota.
9. **Chaleco en PVC,** color amarillo fluorescente de 1.500 candelas, fondo color amarillo fluorescente, ribetes laterales con reflectivo color rojo anaranjado fluorescente reflectivo de 1.500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior él con la palabra guía de movilidad, cierre o broche lateral.
10. **Impermeable o equipo de lluvia:** Color amarillo fluorescente en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el nombre del guía, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color rojo anaranjado de 1.500 candelas de tres centímetros (3 cm) de ancho, el pantalón con dos bandas laterales a la altura de los tobillos en reflectivo color azul de 1.500 candelas, con cierre y adhesivo.

11. **Chaqueta** manga larga en color amarillo fluorescente para el trabajo nocturno y temporada de invierno, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color rojo anaranjado de 1500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el nombre del guía con la palabra guía de movilidad, con dos bandas laterales incluye el dorso con reflectivo color rojo anaranjado de 1.500 candelas, cuello alto, con cierre y adhesivo.

12. **Equipos de comunicación.** Equipo de comunicación bidireccional que permita la comunicación con la central respectiva.

13. **Comprenderá.** Negra en cuero que permita el porte de manos libre e impermeable de la comprenderá.

14. **Tapa oídos.** Elemento de protección auditiva de manos libres, que se encargue de bloquear ruido.

15. **Gafas.** Elemento de protección visual de manos libres, que se encargue de bloquear el viento y los rayos de sol.

16. **Guantes.** Elemento de protección manual en cuero de caña larga con ajuste en la muñeca, compuestos por materiales gruesos y membrana impermeable.

ARTÍCULO 3. PUBLICIDAD

La Secretaría Distrital de Movilidad realizará campañas informativas y de publicidad para dar a conocer a la ciudadanía los nuevos uniformes de los Guías de Gestión y Control de Tránsito, junto con sus funciones, razón de ser y competencias.

ARTÍCULO 4. INFORME ANUAL DE EVALUACIÓN DE IMPACTO

La Secretaría Distrital de Movilidad presentará un informe de gestión anual al Concejo de Bogotá donde exponga: primero, la distribución de los Guías de Gestión y Control de Tránsito con el análisis de impacto local y distrital.

ARTÍCULO 5. IMPLEMENTACIÓN

El presente acuerdo establece un plazo de doce (12) meses para la implementación

ARTÍCULO 6. VIGENCIA

El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá (2020). Plan Distrital de Desarrollo 2020 - 2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, P.P. 472.

Asamblea Nacional Constituyente (1991). Constitución Política de Colombia de 1991.

Congreso de Colombia (2002). Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Congreso de Colombia (2009). Ley 1310 de 2009 “mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.” Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=36604>

Congreso de Colombia (2014). Ley 1712 de 2014 “por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones.” Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56882>

Congreso de Colombia (2022). Ley 2197 de 2022 “Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la Seguridad Ciudadana y se dictan otras disposiciones”.
Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=176406>

Corte Constitucional, MP. Sierra, H. (2009). Sentencia T-733 del 15 de octubre de 2009.
Obtenido de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2009/T-733-09.htm#:~:text=El%20principio%20de%20eficacia%20de,cual%20deben%20tender%20dichas%20autoridades.>

Organización de Naciones Unidas - ONU (2022). Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS.
Obtenido de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

Presidencia de la República (2013). Decreto 2885 de 2013 “Por el cual se reglamenta el artículo 14 de la Ley 1310 de 2009”. Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55879>

Secretaría Distrital de Movilidad (2023). Estudio previo Proceso SDM-PSA-SIE-133-2023.

Secretaría Distrital de Movilidad (2024). Respuesta 202430002102901 al derecho de petición 2024EE3081.

Secretaría Distrital de Movilidad (2024). Respuesta 202430004810211 al derecho de petición 202461201589892.

Secretaría Distrital de Movilidad (2024). Estudios Previos Contrato de Prestación de servicios asistenciales a la Secretaría Distrital de Movilidad con el fin de realizar recorridos de verificación en motocicleta sobre los diferentes corredores viales, adelantando actividades de monitoreo, inspección y gestión del tránsito, en pro de mejorar las condiciones del componente de Movilidad en la ciudad de Bogotá, así como aquellas requeridas por la Subdirección de Gestión en Vía, conforme a la necesidad del Servicio.

Secretaría Distrital de Movilidad (2024). Estudios Previos Contrato de Prestación de servicios asistenciales de apoyo a la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de acompañar los recorridos de verificación realizados por el personal motorizado sobre los diferentes corredores viales, adelantando actividades de monitoreo, inspección y gestión del tránsito, en pro de mejorar las condiciones del componente de Movilidad en la ciudad de Bogotá, así como aquellas requeridas por la Subdirección de Gestión en Vía, conforme a la necesidad del Servicio.

PROYECTO DE ACUERDO N° 389 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL “DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ ACTUAL LOCALIDAD 17 DE LA CANDELARIA”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

DEL ORDEN CONSTITUCIONAL

La Convención de 1972 para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural¹

(...)

“Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17a, reunión celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972. Constatando que el patrimonio cultural y el patrimonio natural están cada vez más amenazados de destrucción, no sólo por las causas tradicionales de deterioro sino también por la evolución de la vida social y económica que las agrava con fenómenos de alteración o de destrucción aún más temibles, Considerando que el deterioro o la desaparición de un bien del patrimonio cultural y natural constituye un empobrecimiento nefasto del patrimonio de todos los pueblos del mundo. Considerando que la protección de ese patrimonio a escala nacional es en muchos casos incompleto, dada la magnitud de los medios que requiere y la insuficiencia de los recursos económicos, científicos y técnicos del país en cuyo territorio se encuentra el bien que ha de ser protegido. Teniendo presente que la Constitución de la Unesco estipula que la Organización ayudará a la conservación, al progreso y a la difusión del saber, velando por la conservación y la protección del patrimonio universal, y recomendando a los interesados las convenciones internacionales que sean necesarias para ese objeto. Considerando que las convenciones, recomendaciones y resoluciones internacionales

¹ Extraído de la página: <https://es.unesco.org/themes/patrimonio-mundial>

existentes en favor de los bienes culturales y naturales, demuestran la importancia que tiene para todos los pueblos del mundo, la conservación de esos bienes únicos e irremplazables de cualquiera que sea el país a que pertenezcan. Considerando que ciertos bienes del patrimonio cultural y natural presentan un interés excepcional que exige se conserven como elementos del patrimonio mundial de la humanidad entera. Considerando que, ante la amplitud y la gravedad de los nuevos peligros que les amenazan, incumbe a la colectividad internacional entera participar en la protección del patrimonio cultural y natural de valor universal excepcional prestando una asistencia colectiva que sin reemplazar la acción del Estado interesado la complete eficazmente. Considerando que es indispensable adoptar para ello nuevas disposiciones convencionales que establezcan un sistema eficaz de protección colectiva del patrimonio cultural y natural de valor excepcional organizada de una manera permanente, y según métodos científicos y modernos, Habiendo decidido, en su décimosexta reunión, que esta cuestión sería objeto de una Convención internacional, Aprueba en este día dieciséis de noviembre de 1972, la presente Convención.”

(...)

ARTÍCULO 1º. Atinente a los principios fundamentales, que determina:

“Colombia es un Estado social de derecho... con autonomía de sus entidades territoriales... fundada en el respeto de la dignidad humana... y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

ARTÍCULO 2º. Referente a los fines del Estado:

“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general, y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; ...

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia... y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

ARTICULO 7. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

ARTÍCULO 8°. Riquezas culturales:

Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.
(Cursivas fuera de texto).

ARTÍCULO 13°. Tratándose del derecho a la igualdad:

“Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades...”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

ARTÍCULO 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

ARTÍCULO 61. El Estado protegerá la propiedad intelectual por el tiempo y mediante las formalidades que establezca la ley.

ARTÍCULO 67. Derecho a la educación:

La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.
(Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

ARTÍCULO 70. Derecho a la cultura:

“El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación”. (Cursivas fuera de texto).

ARTÍCULO 71. Derecho al conocimiento:

“La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades”. (Cursivas fuera de texto).

ARTÍCULO 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.

ARTÍCULO 95. Protección de la cultura:

“La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.

8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

ARTÍCULO 287. Derechos de las entidades territoriales:

“Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

Ejercer las competencias que les correspondan”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El objetivo de este proyecto de acuerdo es generar las acciones necesarias para que con acompañamiento de las entidades del distrito y del ministerio de cultura, la Candelaria sea incluida en la lista de patrimonio Mundial de la UNESCO. El carácter de este proyecto es cultural, patrimonial y turístico.

Para el año 2019 la bancada del Polo democrático alternativo PDA en cabeza de la concejala Xinia navarro Prada radica el proyecto de acuerdo “Lineamientos para la declaratoria de patrimonio de la localidad de la Candelaria”, este proyecto no fue aprobado durante esa vigencia.

Localidad de La Candelaria

La Localidad de la Candelaria fue constituida mediante la Ley 1 de 1992 que reglamentó la división territorial del Distrito Capital y le asignó la nomenclatura de Localidad 17, en reconocimiento de su importancia como centro histórico, arquitectónico y cultural de la ciudad, además de albergar el centro administrativo del país.

Su historia está ligada a la fundación de la ciudad el 6 de agosto de 1538 por Gonzalo Jiménez de Quesada, en la Plaza del Chorro de Quevedo (calle 13 con carrera 2). La candelaria actualmente es el sector más antiguo de la ciudad, y por ende recoge los acontecimientos históricos más importantes que dieron origen a la nación”² Cuenta al año 2023 con 18.143 habitantes, y se encuentran ella 2 colegios distritales, 1 Unidad básica de atención en salud, 3 Parques, 2 Centros comerciales y 1 Manzana de Cuidado, según fuente de la alcaldía local³

La localidad 17 de La Candelaria, conocida como el centro histórico de Bogotá, genera para la ciudad dinámicas de diversos tipos en lo económico, cultural, ancestral, ambiental y religioso. En

² La Candelaria. Observatorio de Culturas. Bogotá noviembre de 2017. Secretaria distrital de Cultura Recreación y Deporte.

³ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/la-candelaria>

esta localidad se tejen relaciones de poder distrital y nacional por ser centro de diversas instituciones públicas, estas de una u otra manera han venido generando una vocación simbólica y tangible de su valor histórico y patrimonial, por lo que son llamadas a cumplirle a la localidad en la resolución de sus problemáticas y mejoramiento de condiciones urbanísticas y poblacionales.

Los 7 barrios de la localidad encierran una idiosincrasia, una historia, un legado social y político que genera identidad territorial y que ha permitido al ciudadano construir afinidades territoriales con el centro histórico y los barrios demás barrios. Posee una sola unidad de planeación zonal y un tipo de uso de suelo tipo 8 de carácter dotacional que deben ser manejados bajo condiciones especiales, este tipo de uso de suelo refleja la importancia de la localidad para la ciudad en relación a:

- Los bienes culturales,
- El patrimonio material e inmaterial,
- Desarrollo administrativo, histórico y dotacional
- Capacidades económicas locales
- Desarrollo de capacidades de sus habitantes.

De acuerdo a lo anterior en la localidad de la Candelaria confluyen una serie de características que la posicionan como un lugar de oportunidad de desarrollo empresarial, económico, cultural y de proyección internacional, por lo tanto, es innegable lograr el reconocimiento a nivel histórico mundial de su riqueza arquitectónica y cultural.

El POT Bogotá Reverdece y el Centro Histórico

El POT Plan de Ordenamiento Territorial, unifica el CENTRO HISTÓRICO como CENTRO AMPLIADO en una UPL unidad de planeación zonal que agrupa 6 localidades (Chapinero, Barrios Unidos, Teusaquillo, Puente Aranda, Restrepo y Centro Histórico) dejando de contemplar el origen patrimonial que tiene lo que conocemos hoy como localidad la candelaria, la que desaparece y con ella sus siete barrios que dieron origen al centro de Bogotá y donde se encuentran Bienes patrimoniales de invaluable valor arquitectónico, cultural y político. Esta ambigüedad normativa genera una necesidad inminente de la protección del centro histórico como lo conocemos hoy.

Esta normatividad aumenta la posibilidad de perder el carácter de Centro histórico de la ciudad de Bogotá, dado que su funcionalidad se determinó por cercanía, más allá que por la protección patrimonial e histórica de las zonas, entendiendo esta también como los usos y las costumbres de sus habitantes, a partir de las gobernanzas territoriales que al no ser tenidas en cuenta generan procesos de gentrificación que dispersa las propuestas sociales que durante décadas han realizado sus presidentes tradicionales.

El Centro Histórico y Cable Aéreo Reencuentro Monserrate

En términos patrimoniales a nivel económico el Centro Histórico contiene el mayor valor del uso del suelo que tiene la ciudad, pues en él persiste el carácter de centralidad de ciudad y país, su carácter de centro de barrios y residentes tradicionales, cuyo patrimonio es potencial para la consolidación de un nodo de creación y de innovación de escala nacional y global, lo cual ofrece otro valor en términos de la acumulación de experiencias, conocimiento y valores históricos que lo caracteriza.

Estas experiencias se encuentran enmarcadas en el patrimonio natural, el cual, a su vez, cobra significado por el patrimonio cultural material (inmueble y mueble) que otorga diferentes proporciones a las vivencias del territorio; por su patrimonio inmaterial, reflejado en formas de experimentar la cultura y memoria por los habitantes; y por su patrimonio arqueológico, como vestigio de ritos y vidas pasadas conservadas bajo el suelo. En este sentido, las experiencias del centro, replanteadas por el PEMP-CHB (Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá) renuevan la lectura de los diferentes patrimonios que han sido dispersados, armando así un único sistema mediante el cual se contiene el mayor patrimonio, que es la vida misma, que se encuentra íntimamente ligado al incentivo de la memoria colectiva y a una vivencia cultural que permita habitar de manera equilibrada el territorio.

El Centro Histórico tiene 3.090 bienes de Interés Cultural (BIC), la mayor concentración del patrimonio de la ciudad (29,23%, según los Decretos 606 de 2001 y el 678 de 1999) entre los que se cuentan monumentos, plazas, casas, palacios y museos, que son la huella de la historia en la ciudad y que merecen ser reconocidos por las dinámicas socio-territoriales que producen entre el pasado y el presente del centro histórico. Los bienes de interés cultural y patrimonial se encuentran

presentes en toda la localidad, sin embargo el debacle generado por la no protección de este patrimonio material, dio paso a la concreción de la teoría de las “ventanas rotas”⁴, con el área sur en el Barrio santa Bárbara, que bajo el sofisma del “PLAN MINISTERIOS”⁵ genero lo que en esta teoría se denomina “Sensación de abandono” y “Descuido Progresivo”, aunque con un plan parcial que dio paso a la conocida Nueva santa fe de Bogotá proyecto arquitectónico liderado por Rogelio Salmona en los años 90.

El plan ministerios buscaba liderado por la agencia nacional Inmobiliaria y la Fundación Virgilio Barco renovar 5 manzanas catastrales dejando de lado la protección del patrimonio arquitectónico, ya que en estas 5 manzanas se encontraban casas republicanas con historia reconocida que es hoy parte del patrimonio oral de la localidad, y aunque la oposición de los residentes tradicionales el plan no avanza el descuido progresivo por parte de las entidades distritales hoy tiene en condiciones deplorables una zona importante y patrimonial de la localidad.

Igualmente se evidencia un proceso similar, aunque más limitado en el conocido barrio La Concordia donde se encuentra el Chorro de Quevedo, La plaza Cultural La Concordia y otros equipamientos patrimoniales históricos, donde se expresa un turismo no controlado, mezclado con situaciones de inseguridad en la zona, y con un elemento adicional de la renovación con la construcción del CABLE AÉREO REENCUENTRO MONSERRATE, que busca ser una solución a la movilidad multimodal para la zona norte de la localidad, promoviendo una posible solución de transporte para las áreas densas de la localidad de la Candelaria; y que se articula con uno de los programas estratégicos de la nación específicamente en el proyecto de “Revitalización de los centros históricos y bienes de interés cultural, para vincularlos al desarrollo turístico y a la memoria colectiva e histórica” relacionado con el ordenamiento del territorio alrededor del agua y la justicia ambiental, con enfoque de seguridad humana y justicia social.

⁴ Lo que dice la Teoría de las Ventanas Rotas es simple: si en un edificio aparece una ventana rota, y no se arregla pronto, inmediatamente el resto de ventanas acaban siendo destrozadas. ¿Por qué? Porque se está transmitiendo el mensaje: aquí nadie cuida de esto, esto está abandonado. Fuente: <https://www.alexrovira.com/soluciones/articulo/la-teoria-de-las-ventanas-rotas>

⁵ Resolución 1353 de 2010 y sus modificaciones resolución 1711 de 2011
<https://www.youtube.com/watch?v=V4mlX7keJHs>

En razón a lo anterior la declaratoria de patrimonio histórico de la candelaria permitirá la defensa del agua, las potencialidades de la población que habita el territorio y la defensa de los cerros orientales su fauna y flora, como patrimonio de la ciudad de Bogotá.

Patrimonio Mundial

La Unesco es la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura; como parte de su misión esencial se encuentra la protección del patrimonio histórico, cultural, natural e inmaterial del mundo, en consecuencia surge la Convención de 1972 para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural, en dicha convención se definen los criterios en los cuales se catalogan ciertos lugares de la Tierra con un “valor universal excepcional” y pertenecen al patrimonio común de la humanidad. Según la información consignada en la página: <https://es.unesco.org/themes/patrimonio-mundial> este en el contexto en el cual se ha desarrollado la actividades de la convención:

*“Actualmente, 190 países han ratificado **la Convención del Patrimonio Mundial**, como es comúnmente conocida, y forman parte de una comunidad internacional unida en la misión conjunta de identificar y proteger el patrimonio natural y cultural más importante de nuestro planeta. **La Lista del Patrimonio Mundial** incluye en la actualidad un total de 1.073 sitios (832 culturales, 206 naturales y 35 mixtos) en 167 Estados Partes.*

La Convención es única, porque liga el concepto de conservación de la naturaleza con la preservación de los sitios culturales. Gracias a la inestimable ayuda de las comunidades locales, la Convención es una herramienta eficaz que permite afrontar los desafíos contemporáneos relacionados con el cambio climático, la urbanización descontrolada, el turismo de masas, el desarrollo socioeconómico sostenible y las catástrofes naturales.” Por esta razón la candelaria es susceptible de ser preservada, mejorada y protegida y requiere urgentemente formalizarse como centro histórico.

Estar en la lista de Patrimonio Mundial no es un tema ajeno para el Gobierno de Colombia, en dicha lista se encuentran las siguientes ciudades y áreas:

- Puerto, Fortalezas y conjunto monumental de Cartagena
- Parque Nacional de los Katios
- Centro Histórico de Santa Cruz de Mompox
- Parque Arqueológico de San Agustín
- Parque Arqueológico Nacional Tierradentro
- Santuario de Fauna y Flora de Malpelo
- El Paisaje Cultural del Café de Colombia
- Qhapaq Ñan-Sistema Vial Andino
- Parque Nacional de Chiribiquete-La Maloca del Jaguar

En conclusión, el gobierno de Colombia ya ha adelantado exitosamente iniciativas que han concluido en el reconocimiento del patrimonio cultural y natural de la nación, por lo cual se hace necesario emprender una nueva acción con el objetivo de que el Centro Histórico de la localidad de La Candelaria logre tan importante distinción y sea esta la manera de preservar el centro histórico tradicional de la ciudad.

Procedimiento para la Declaratoria de patrimonio

La entidad encargada de gestionar este tipo de iniciativas es el Ministerio de Cultura y el Ministerio de relaciones exteriores, el primero nos indica que respecto al procedimiento y/o trámite ante Unesco expone lo siguiente:

“Para que un sitio sea inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial de la Unesco, es necesario que el solicitante realice todos los trámites establecidos en el documento: Operational Guidelines for the Implamentation of the World Heritage Convención (Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial). El proceso se debe hacer, en caso de sitios culturales, a través del Ministerio de Cultura y la Comisión Nacional de Cooperación con la Unesco en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

El trámite principal consiste en la formulación de un expediente o documento de justificación que debe contener como mínimo los siguientes aspectos según Directrices Prácticas:

1. Identificación del Sitio
2. Descripción
3. Justificación
4. Estado de Conservación y factores que afectan el sitio
5. Protección y Manejo
6. Seguimiento y Monitoreo
7. Documentación
8. Datos de las Autoridades responsables
9. Firma de las autoridades responsables del Estado

La elaboración del documento buscará la justificación del posible Valor Universal Excepcional del sitio de acuerdo con alguno o varios de los 10 criterios establecidos por la Unesco para ello. Según las Directrices: “El Comité considera que un bien posee Valor Universal Excepcional si cumple uno o más de los siguientes criterios. Por lo tanto, los bienes propuestos tendrán que:

- (i) Representar una obra maestra del genio creador humano*
- (ii) Atestiguar un intercambio de valores humanos considerable, durante un periodo concreto o en un área cultural del mundo determinada, en los ámbitos de la arquitectura o la tecnología las artes monumentales, la planificación urbana o la creación del paisaje;*
- (iii) Aportar un testimonio único, o al menos excepcional sobre una tradición cultural o una civilización viva o desaparecida*
- (iv) Ser un ejemplo eminentemente representativo de un tipo de construcción o de conjunto arquitectónico o tecnológico o de paisaje que ilustre uno o varios periodos significativos de la historia de la humana*
- (v) Ser un ejemplo destacado de formas tradicionales de asentamiento humano de utilización de la tierra o del mar, representativa de una cultura (o de varias culturas), o de interacción del hombre con el medio, sobre todo cuando éste se ha vuelto vulnerable debido al impacto provocado para cambios irreversibles.*
- (vi) Estar directa o materialmente asociado con acontecimientos o tradiciones vivas, ideas creencias u obras artísticas y literarias que tengan una importancia universal excepcional. (El Comité considera que este criterio debería utilizarse preferentemente de modo conjunto con los otros criterios);*

- (vii) *Representar fenómenos naturales o áreas de belleza natural e importancia estética excepcionales;*
- (viii) *Ser ejemplos eminentemente representativos de las grandes fases de la historia de la tierra, incluido el testimonio de la vida, de procesos geológicos en curso en la evolución de las formas terrestres o de elementos geomórficos o fisiográficos significativos*
- (ix) *Ser ejemplos eminentemente representativos de los procesos ecológicos y biológicos en curso en la evolución y el desarrollo de los ecosistemas terrestres, acuáticos, costeros y marinos y las comunidades de vegetales y animales terrestres, acuáticos y costeros y marinos;*
- (x) *Contener los hábitats naturales más representativos y más importantes para la conservación en situ de la diversidad biológica comprendidos aquellos en los que sobreviven especies amenazadas que tienen un Valor Universal Excepcional desde el punto de vista de ciencia o de la conservación.*

Para ser considerado de Valor Universal Excepcional, el bien también debe reunir las condiciones de integridad y/o autenticidad y debe contar con un sistema de protección y gestión adecuado que garantice su salvaguardia.

Cuando se elabore el expediente con las condiciones técnicas establecidas en las Directrices y prácticas, el Centro de Patrimonio Mundial revisa la información y si considera procedente, la somete a concepto de los órganos asesores de la Unesco: El Consejo internacional de Monumentos y Sitios y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza quienes emiten su concepto, el cual será una de las bases para la toma de decisión del Comité de Patrimonio Mundial en cuanto inscribir o no el sitio en las Lista de Patrimonio Mundial.

En resumen, es necesario un expediente que desarrolle los criterios por los cuales el Estado Colombiano considera que el sitio posee un valor universal excepcional por el cual merece estar inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial y cuente con todos los conceptos positivos a su favor”.

Lo anterior es el procedimiento que se establece desde el Ministerio de Cultura para lograr la inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de cualquier iniciativa propuesta. El trámite y la articulación debe corresponder a la Alcaldía de Bogotá y las entidades distritales pertinentes junto a las instancias de nivel Nacional; Ministerio de Cultura y la Comisión Nacional de Cooperación con la Unesco en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Acciones efectuadas en el Distrito Capital tendientes a la declaratorio de Patrimonio

En el año de 1999 de la Corporación La Candelaria (Actual Instituto Distrital de Patrimonio Cultural) bajo el liderazgo de la Alcaldía Mayor contrató la “*Asesoría para la gestión del procedimiento y la elaboración del documento para proponer la inscripción del Centro Histórico de Santa Fe de Bogotá como Patrimonio Mundial*”. En el año 2000 se realizó la verificación por parte ICONOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios) al Centro Histórico de Bogotá, pero antes de que la Unesco emitiera pronunciamiento, la propuesta fue retirada por la nación.

Sin embargo, por parte la administración distrital se han desarrollado acciones pertinentes primero con la finalidad de proteger, y segundo preservar el patrimonio histórico de la ciudad. Estas acciones se han materializado en el diseño del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de la ciudad de Bogotá.

Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico

Como su nombre lo indica, es una herramienta donde se conjugan la planeación, programación, gestión y financiación con el fin de conservar la memoria e identidad a través de la protección, conservación y sostenibilidad del patrimonio cultural (inmueble, mueble, inmaterial y arqueológico) patrimonio natural.

El Plan a través del diagnóstico efectuado permite determinar el estado actual de patrimonio cultural y definir cursos de acción para su conservación y transmisión a las futuras generaciones. Es de anotar que este plan es un insumo importante con el cual se desea y es posible alcanzar la declaratoria del Centro Histórico como patrimonio cultural e histórico de la humanidad.

Otro aspecto importante en su misionalidad es la revitalización del centro histórico en el sentido que entiende la incidencia del habitante tradicional, su interrelación y participación la cual ha sido importante en el diagnóstico, diseño implementación del plan, entender el arraigo de los habitantes ancestrales, su relación con el entorno cultural y patrimonial y su visión de Centro Histórico para las futuras generaciones.

A continuación, se mencionan los objetivos PEMP-CH⁶

- *Un Centro Histórico con identidad fortalecida como patrimonio cultural y natural valorado y apropiado por los colombianos;*
- *Un Centro Histórico multiescalar con un territorio articulado y funcional, con mejores condiciones de habitabilidad;*
- *Un Centro Histórico competitivo y habilitador de una economía no tradicional que incorpora los oficios que la identifican;*
- *Un Centro Histórico gestionado que propicia intervenciones articuladas y sostenibles.*

La propuesta que se plantea es la siguiente desde dos perspectivas⁷:

“Una Propuesta Urbana General, la cual contiene 31 programas y 144 acciones transversales a través de 8 Intervenciones Integrales; la normatividad urbano-patrimonial a través de 14 Unidades de Paisaje y; 19 proyectos estructurantes y 16 detonantes que conforman 5 Ámbitos Estratégicos.

Un Sistema de Gestión que desarrolla estrategias y mecanismos de coordinación, financiación, participación, comunicación e información.”

Como se puede observar el PEMP-CH no solo involucra desarrollo urbanístico integrado a protección cultural y patrimonial, también implementa estrategias de participación y tejido social que le permitan flexibilizar y adaptar su implementación y resultados en un horizonte de tiempo.

Beneficios de la inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial para la ciudad

A continuación, se expone el ejemplo de una ciudad a la que le descubren su potencial de desarrollo social y económico al reconocer y preservar su patrimonio cultural.

⁶ Extraído de la página: <http://idpc.gov.co/recuperacion-integral-del-centro-historico/>

⁷ Extraído de la página: <http://idpc.gov.co/recuperacion-integral-del-centro-historico/>

Vigan Filipinas.

Vigan es una ciudad que desde de su inclusión en la Lista Patrimonio Mundial (1999) ha transformado progresivamente la perspectiva de la valoración de patrimonio histórico no solo por el hecho del reconocimiento mundial sino como un gran impulsor del desarrollo social y comunitario, los ciudadanos de Vigan han aprendido que su entorno histórico y patrimonial genera grandes potencialidades en lo económico y social, el preservar y promocionar su historia aporta grandes réditos para un desarrollo sostenible e integrado a un ámbito cultural.

El crisol de culturas que confluyen en Vigan su profunda herencia española fusionada con las características tradicionales de una ciudad oriental su histórica cercanía a China ha hecho de su patrimonio una joya invaluable, aunque desdeñada por algunos porque inequívocamente se pensaba que obstaculizaba el desarrollo de una ciudad al frenar su avance social y económico. Sin embargo, desde la declaratoria otros son los efectos en la comunidad, como se menciona en la publicación de la UNESCO:

⁸ “Pero ya se acabaron aquellos tiempos de calles oscuras y vacías donde casas ancestrales desocupadas y carentes de iluminación surgían amenazadoras a ambos lados de calles estrechas. La inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial lo ha cambiado todo. Hoy por hoy la ciudad es vibrante. A simple vista, Vigan presenta una serie de casas patrimoniales que están transformándose en hoteles o establecimientos comerciales, lo cual está provocando un movimiento alcista en la industria de la construcción, reavivando la necesidad de artes y oficios tradicionales como carpintería, tallado, ebanistería y herrería, que carecían de demanda desde hacía generaciones. Casas patrimoniales que antiguamente estaban cerradas a cal y canto han cobrado vida nueva como hospederías, tiendas o establecimientos comerciales. Se han abierto muchos restaurantes que con orgullo sirven gastronomía local, en contraste directo con aquella época en que ésta solo se servía en las casas porque se pensaba que era demasiado “ordinaria” para los visitantes. Un vendedor ambulante de comidas y un conductor de carruajes, con los que estuve hablando en la plaza de Vigan, me contaron que desde la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial han mejorado sus negocios y que se sentían orgullosos de formar

⁸ Extraído de la página. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000218180_spa Revista del patrimonio mundial, 65, p. 32-37, illus.

parte de Vigan, poniendo su granito de arena para la conservación de su patrimonio porque gracias a ella podían ganarse la vida“.

Lo anterior refleja el efecto que produce la declaratoria de patrimonio histórico, un cambio radical en la percepción de la comunidad sobre integrar el desarrollo sostenible, con la preservación del patrimonio donde emerge un gran potencial de oportunidades, avance social para una ciudad que asuma el reto.

Al generar una declaratoria de patrimonio mundial, inmediatamente y desde el mismo proceso de alistamiento, las ciudades empiezan a realizar un mejoramiento continuo que es visible en dos sentidos:

1. La mejora, puesta en marcha y acceso a los servicios de calidad que presenta el centro histórico se convierten en insumo para habitar y hacer uso especial de la zona, donde los distintos actores que hacen uso del espacio social que se ha construido en el centro histórico logran converger dotando de sentido político, histórico y económico este lugar, lo que se traduce en identidad del lugar con sus ciudadanos y viceversa.
2. Identidad cultural, visible en respeto del centro histórico que hace parte de la idiosincrasia de la ciudad y que es protegido cotidianamente por sus habitantes, comerciantes y ciudadanos en general.
3. Ampliación de oportunidades económicas y comerciales para la ciudadanía, los comerciantes de la zona y los habitantes del centro histórico, bajo medidas reguladas por la administración que permitan hacer uso del suelo y el espacio en beneficio regulado por cada uno de los actores del territorio. Esto se traduce en mejoramiento de los ingresos para la localidad y de los ingresos de los habitantes que, mediante trabajo en red con la institucionalidad, las organizaciones de restaurante y turísticas podrán brindar oportunidades y mejorar la calidad de vida de la zona.
4. Visibilización turística, patrimonial y habitacional del centro histórico, como una opción para visitar, habitar, recorrer y quedarse siendo parte de la constitución cotidiana del patrimonio inmaterial del centro histórico.

5. Reconocimiento internacional del centro histórico como un territorio de turismo comunitario, donde hay simbiosis entre la ciudad, el centro histórico y sus habitantes.

Es evidente la necesidad de seguir emprendiendo acciones con el fin de preservar el Centro Histórico de Bogotá, patrimonio inmaterial, material y natural del país, por lo tanto, es imprescindible la articulación de las diferentes entidades, no solo las de carácter distrital sino las entidades rectoras en el tema cultural y patrimonio como lo es el Ministerio de Cultura, fomentar la mayor apropiación de las riquezas históricas y culturales, no es suficiente la normatividad legal cuando esta no asegura su conservación en el tiempo ni atenúa la interrelación a veces negativa con el entorno cambiante de las nuevas generaciones y de las necesidades.

En definitiva, se espera que este proyecto de acuerdo contribuya primero a enaltecer el patrimonio histórico de Bogotá con la declaratoria de patrimonio mundial, y segundo fortalecer a través de estrategias y políticas la preservación de la memoria cultural y patrimonial de Bogotá.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ DEL ORDEN NACIONAL

Ley 397 de 1997

“Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias”.

Artículo 1°. De los principios fundamentales y definiciones de esta Ley.

“1. Cultura es el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos y que comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, derechos humanos, sistemas de valores, tradiciones y creencias.

3. El Estado impulsará y estimulará los procesos, proyectos y actividades culturales en un marco de reconocimiento y respeto por la diversidad y variedad cultural de la Nación colombiana.

4. En ningún caso el Estado ejercerá censura sobre la forma y el contenido ideológico y artístico de las realizaciones y proyectos culturales.

5. Es obligación del Estado y de las personas valorar, proteger y difundir el Patrimonio Cultural de la Nación.

8. El desarrollo económico y social deberá articularse estrechamente con el desarrollo cultural, científico y tecnológico. El Plan Nacional de Desarrollo tendrá en cuenta el Plan Nacional de Cultura que formule el Gobierno. Los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán, para todos los efectos legales, el carácter de gasto público social.

10. El Estado garantizará la libre investigación y fomentará el talento investigativo dentro de los parámetros de calidad, rigor y coherencia académica.

11. El Estado fomentará la creación, ampliación y adecuación de infraestructura artística y cultural y garantizará el acceso de todos los colombianos a la misma.

12. El Estado promoverá la interacción de la cultura nacional con la cultura universal.

13. El Estado, al formular su política cultural, tendrá en cuenta tanto al creador, al gestor como al receptor de la cultura y garantizará el acceso de los colombianos a las manifestaciones, bienes y servicios culturales en igualdad de oportunidades, concediendo especial tratamiento a personas limitadas física, sensorial y síquicamente, de la tercera edad, la infancia y la juventud y los sectores sociales más necesitados.” (Cursivas y adecuaciones fuera de texto).

Artículo 2°. Del papel del estado en relación con la cultura.

“Las funciones y los servicios del Estado en relación con la cultura se cumplirán en conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, teniendo en cuenta que el objetivo primordial de la política estatal sobre la materia son la preservación del Patrimonio Cultural de la Nación y el apoyo y el estímulo a las personas, comunidades e instituciones que desarrollen o promuevan las expresiones artísticas y culturales en los ámbitos locales, regionales y nacional”. (Cursiva fuera de texto).

Artículo 17. Del fomento.

“El Estado a través del Ministerio de Cultura y las entidades territoriales, fomentará las artes en todas sus expresiones y las demás manifestaciones simbólicas expresivas, como elementos del diálogo, el intercambio, la participación y como expresión libre y primordial del pensamiento del ser humano que construye en la convivencia pacífica”. (Cursiva fuera de texto).

Artículo 27. El creador.

“Se entiende por creador cualquier persona o grupo de personas generadoras de bienes y productos culturales a partir de la imaginación, la sensibilidad y la creatividad.

Las expresiones creadoras, como expresión libre del pensamiento humano, generan identidad, sentido de pertenencia y enriquecen la diversidad cultural del país”. (Cursiva fuera de texto).

Ley 1185 de 2008.

“Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones”. (Ley de Patrimonio cultural de la Nación).

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 4° de la Ley 397 de 1997 el cual quedará, así:

Artículo 4°. Integración del patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico. Ver el Decreto Nacional 763 de 2009, Ver la Resolución del Min. Cultura 330 de 2010, Ver la Resolución del Min. Cultura 983 de 2010.

Decreto 763 de 2009

“Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material”.

Artículo 1. Objeto. El presente decreto reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008, y la Ley 814 de 2003, en lo pertinente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material y al Régimen Especial de Protección de los Bienes de interés Cultural.

Artículo 2. Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación. El Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación, cuya sigla es -SNPCN-, está constituido por el conjunto de instancias públicas del nivel nacional y territorial que ejercen competencias sobre el patrimonio cultural de la Nación, por los bienes y manifestaciones del patrimonio cultural de la Nación, por los bienes de interés cultural y sus propietarios, usufructuarios a cualquier título y tenedores, por las manifestaciones incorporadas a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, por el conjunto de instancias y procesos de desarrollo institucional, planificación, información, y por las competencias y obligaciones públicas y de los particulares, articulados entre sí, que posibilitan la protección, salvaguardia, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural de la Nación.

El SNPCN tiene por objeto contribuir a la valoración, preservación, salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad, divulgación y apropiación social del patrimonio cultural, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política en la legislación, en particular en la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008 y bajo los principios de descentralización, diversidad, participación, coordinación y autonomía.

De conformidad con el artículo 5° de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 2° de la Ley 1185 de 2008, el SNPCN está bajo la coordinación general del Ministerio de Cultura, el cual tiene la facultad de fijar normas técnicas y administrativas, a las que deberán sujetarse las entidades y personas que integran dicho sistema, en consonancia con la ley y con las previsiones del presente decreto.

Para promover la apropiación social del patrimonio cultural, el SNPCN propenderá por la implementación de programas y proyectos formativos y procesos de información a nivel nacional y regional, que incentiven la participación activa de las comunidades, instituciones, entes territoriales, colectividades y agentes culturales, en los procesos de valoración y reflexión sobre el patrimonio cultural.

Artículo 3. Articulación. Para garantizar su operatividad y funcionamiento el SNPCN se coordinará, relacionará e integrará con el Sistema Nacional de Cultura y con los diferentes actores e instancias nacionales y territoriales involucrados en los procesos de planificación y ejecución de acciones en favor del patrimonio cultural.

Del mismo modo, de conformidad con el artículo 4° de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 1° de la Ley 1185 de 2008, literal "a", para el logro de los objetivos del SNPC los planes de desarrollo de las entidades territoriales y los planes de las comunidades, grupos sociales y poblacionales incorporados a estos, deberán armonizarse con el Plan Decenal de Cultura, con el Plan Nacional de Desarrollo y deben asignar los recursos para la salvaguardia, conservación, recuperación, protección, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural.

Decreto 1080 de 2015

“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura”

Artículo 1.1.1.1 Ministerio de Cultura: El Ministerio de Cultura tendrá como objetivos - formular, coordinar, ejecutar y vigilar la política del Estado en materia cultural de modo coherente con los planes de desarrollo, con los principios fundamentales y de participación contemplados en la Constitución Política y en la ley y le corresponde formular y adoptar políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo a su cargo.

Decreto 264 de 1963

“Por el cual se reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.”

Artículo 1º.- En conformidad con lo dispuesto en la Ley 163 de 1959, declárase como patrimonio histórico, artístico y científico de la Nación, los monumentos y objetos arqueológicos, como templos, sepulcros y sus contenidos, estatuas, cerámicas, utensilios, joyas, piedras labradas o pintadas, ruinas, etc., lo mismo que todos aquellos que tengan interés especial para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas, para la historia del arte y para el estudio científico y la conservación de las bellezas naturales.

Artículo 4º.- En virtud de la autorización conferida por el artículo 6 de la Ley 163 de 1959, y sin perjuicio de otras reservas que puedan decretarse en el futuro, se incluyen en las reservas especificadas en el artículo 4 de dicha Ley los sectores antiguos de Bogotá, Socorro, San Gil, Pamplona, Rionegro (Antioquia), Marinilla y Girón.

DEL ORDEN DISTRITAL

ARTÍCULO 311. Régimen municipal:

“Al municipio como entidad fundamental de la división político - administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes”. (Cursiva fuera de texto).

ARTÍCULO 313. Corresponde a los Concejos:

“1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

ARTÍCULO 333. Protección a la actividad económica:

“La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación”. (Adecuaciones y cursiva fuera de texto).

Decreto 678 de 1994

Por el medio del cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990 y se asigna el Tratamiento Especial de Conservación Histórica al Centro Histórico y a su sector sur del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones

Artículo 1º.- Asignación del Tratamiento de Conservación Histórica. Se asigna el tratamiento especial de Conservación Histórica al sector que a continuación se delimita:

Por el Norte: El eje vial de la Avenida Jiménez entre la Avenida Circunvalar y la carrera 10, incluyendo todos los predios con frente a ambos costados de la Avenida Jiménez.

Por el Occidente: El costado oriental de la carrera 10 entre la Avenida Jiménez y la calle 1ª.

Por el Sur: El costado norte de la calle 1, entre la carrera 10 y la carrera 3.

Por el nororiente: La carrera 3, entre la calle 1ª y la calle 2ª, continuando hacia el oriente por la calle 2ª hasta encontrar la carrera 2ª; siguiendo en dirección norte hasta la calle 5, para empatar con la carrera 3 Este en dirección norte, incluyendo los predios localizados a ambos costados de dicha vía, la Plazuela General Hermógenes Maza, incluyendo los predios situados a ambos costados de la misma y el costado occidental de la Avenida Circunvalar (Paseo Bolívar), entre la Plazuela General Hermógenes Maza y la Avenida Jiménez.

Parágrafo 1º.- En la zona antes descrita se localizan los siguientes sectores:

1. Sector declarado Monumento Nacional del Centro Histórico por la Ley 163 de 1959 y el Decreto-Ley Extraordinario 264 de 1963, ubicado al norte de la calle 7, incluyendo los predios localizados a ambos costados de ella.
2. Sector sur, el cual comprende los predios ubicados al sur de la calle 7.

Parágrafo 2º.- La zona objeto de la presente reglamentación se señala en el Plano Oficial No. 01 a Escala 1:5.000, el cual hace parte del presente Decreto.

La zona antes definida se considera urbanizada, por lo tanto, en ella es viable adelantar los procesos de desarrollo por construcción con sujeción a las normas contenidas en el presente Decreto.

Decreto 1421 de 1993.

"Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá".

Artículo - 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

13. Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural.

DECRETO 555 DE 2021 Plan de Ordenamiento territorial BOGOTÁ REVERDECE

Que mediante el Decreto Distrital 555 de 2021, se adoptó la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá y en su artículo 3 estableció las políticas de largo plazo del ordenamiento territorial, entre estas, la Política de revitalización urbana y protección a moradores y actividades productivas. Esta Política se orienta a intervenir estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención. Asimismo, incluye la Política de ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo, que se concreta a través de acciones para favorecer la revitalización urbana, cualificación de las áreas consolidadas y el desarrollo de nuevas áreas ejemplares de ciudad promoviendo la permanencia de moradores, actividades productivas y propietarios.

Que conforme al referido artículo 3 ibidem, la revitalización urbana se asegura de proveer a la ciudad con mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecourbanismo, y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y resilientes con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención.

Que a su turno, en el artículo 6 ajusten define el Modelo de Ocupación Territorial -MOT- multiescalar, e indica que Bogotá será un territorio articulado desde las escalas regional, distrital y local que se ordena a través de las áreas de importancia ambiental y de los patrimonios culturales.

Que conforme al artículo 80 del decreto ibidem, la estructura integradora de patrimonios “Es la estructura que integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio. Se constituye en la memoria y testimonio de la ciudad históricamente construida y se manifiesta como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes. Esta estructura propende por la gestión integral de los patrimonios, fortaleciendo el vínculo social y la vida productiva de los grupos poblacionales

sociales y comunitarios que permanecen, se relacionan y le dan sentido a los paisajes urbanos y rurales emblemáticos del Distrito Capital (...)."

Que a su vez, el artículo 161 del Decreto ídem define las Áreas de Integración Multimodal - AIM como "ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales".

Que por su parte, el artículo 163 ídem define los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS como "aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte dentro de las cuales se encuentra la infraestructura vial y de transporte del Distrito, con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. En el desarrollo de estos proyectos se debe aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT- para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad".

Que de conformidad con el artículo 164 en concordancia con lo dispuesto en el artículo 302 del mismo Decreto, los PRUMS son el instrumento de planeación que permite habilitar las normas del tratamiento de Renovación Urbana en los ámbitos de las Áreas de Integración Multimodal - AIM. Dicha delimitación se hará mediante decreto con fundamento en lo determinado por los Operadores Urbanos Públicos, entes gestores del sector movilidad y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano, pudiendo desarrollarse actuaciones, acciones y proyectos en las AIM, Complejos de Integración Modal - CIM, las zonas de reserva vial y de transporte, y en los demás ámbitos en los que estos actúen. En todo caso, la delimitación será optativa cuando el ámbito del proyecto sea conformado por predios públicos que por su uso, destino o afectación fueron adquiridos para la operación y en los cuales operan los sistemas de transporte.

DECRETO 563 DE 2023 "Por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Que la protección a moradores y actividades productivas se enmarca en el objetivo de revitalización de la ciudad consolidada en los entornos urbanos construidos, según lo previsto en el artículo 255 y en concordancia con el artículo 301 del Decreto Distrital 555 de 2021, que establece para el tratamiento de renovación urbana la modalidad de revitalización que busca promover la permanencia de los moradores y unidades productivas en los sectores objeto de renovación urbana, a través de mecanismos e incentivos para integrarlos a los proyectos y que mantengan o mejoren sus condiciones originales de vivienda o espacios productivos en el nuevo proyecto.

Que el artículo 265 define las obligaciones urbanísticas como:

“un mecanismo que tiene como propósito generar el equilibrio entre los beneficios que se otorgan por las condiciones de edificabilidad y las necesidades de soportes urbanos representados en suelo o su equivalencia en área construida o en pagos compensatorios, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el presente Plan y en cumplimiento del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios”, e incluye dentro de las de carácter local “(...) g. Los costos asociados a la política de moradores y actividades productivas, y la participación ciudadana, promovida por el presente Plan” y el artículo 519 ídem, señala respecto de las obligaciones de carácter local, intermedio o secundario y domiciliario, que se establecen “con el fin de lograr mejores condiciones de vida para los habitantes de la ciudad y de contrarrestar los efectos de los procesos de crecimiento y densificación. Estas obligaciones son a su vez un instrumento de gestión de suelo y de financiación que permite concretar el modelo de ordenamiento y el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios”.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.

DECRETO LEY 1421 DE 1293 De conformidad con el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421. Estatuto Orgánico de Bogotá D.C. el Concejo de Bogotá D.C. es competente para:

“Artículo. - 12°. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado

cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

(...) 25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones

vigentes.

IV. IMPACTO FISCAL

El presente Proyecto de Acuerdo NO GENERA IMPACTO FISCAL para el Distrito Capital, toda vez que no ordena gastos adicionales a los establecidos en el Plan de Distrital de Desarrollo 2024-2027 y no otorga beneficios tributarios que puedan afectar el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

La “Declaratoria de Patrimonio Cultural del Centro Histórico de Bogotá actual localidad 17 de La Candelaria” busca que La Candelaria como epicentro histórico, político y cultural de la ciudad de Bogotá, donde se gestaron los más importantes hechos de la historia del país que permitieron la consolidación progresiva de la república de Colombia, atestigua en su patrimonio arquitectónico las huellas de las transformaciones generadas por la conquista y el colonialismo español en sus más de quinientos años de historia y en su historia reciente y la de sus habitantes, se encuentra presente la huella del lugar y la importancia para la ciudad que su centro histórico sea protegido, para la memoria de las futuras generaciones que lo caminen, lo habiten y los disfruten.

PROYECTO DE ACUERDO N° 389 DE 2024**PRIMER DEBATE****“DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ
ACTUAL LOCALIDAD 17 DE LA CANDELARIA”****El Concejo de Bogotá D.C.**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. Implementar, ejecutar y hacer seguimiento al plan de trabajo concertado entre las entidades del distrito con el acompañamiento del Ministerio de Cultura como parte del alistamiento institucional para lograr la inclusión del Centro Histórico de la localidad de La Candelaria en la lista de Patrimonio Mundial de la Unesco

Artículo 2. La entidad que liderará la concertación del Plan de Trabajo será el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC, con el acompañamiento del Ministerio de Cultura y el Instituto distrital de Turismo IDT. El IDPC convocará a las demás organizaciones de carácter nacional y/o regional pertinentes para el desarrollo de dicha iniciativa.

Artículo 3. Establecer un cronograma a los dos (2) meses de la firma del presente acuerdo, ajustado al procedimiento y requerimientos de la Unesco y del Ministerio de Cultura, que concluya con la declaratoria de La Candelaria como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Artículo 4. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Firmas

Autor (es)

QUENA MARIA RIBADENEIRA MIÑO

Concejala Polo Democrático Alternativo PDA

Bancada Pacto Histórico

DONKA ATANASSOVA LAKIMOVA

Concejala Polo Democrático Alternativo PDA

Bancada Pacto Histórico

ANGELO SCHIAVENATO RIVADENEIRA

Concejal LARA

OSCAR FERNANDO BASTIDAS JACANAMIJOY

Concejal MAIS

Bancada Pacto Histórico

ANDRÉS DARÍO ONZAGA NIÑO

Concejal Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 390 DE 2024**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROTEGE LA VIDA Y SE PREVIENE LA SINIESTRALIDAD DE LOS TRABAJADORES EN VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**I OBJETO DEL PROYECTO**

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como objeto implementar lineamientos para la prevención de la siniestralidad, fomentando mediante una política pública distrital de salud pública que promueva la defensa, protección y garantía de la vida de todos los actores que laboran o generan ingresos con vehículos de dos ruedas.

II SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.**DE ORDEN INTERNACIONAL.****RESOLUCIÓN A/RES/74/299 del 2020 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE NACIONES UNIDAS.**

“Mejora de la seguridad vial mundial”, proclamando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes por accidentes de tránsito.

DE ORDEN CONSTITUCIONAL.**CONSTITUCIÓN POLÍTICA 1991.**

ARTÍCULO 1. Colombia es un Estado social de derecho organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.

ARTÍCULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación;

(...)

ARTÍCULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

(...)

ARTÍCULO 79: Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

DE ORDEN LEGAL.

LEY 105 DE 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”*

(...)

ARTÍCULO 2.- Principios Fundamentales.

(...)

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

(...)

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

LEY 769 DE 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 1:

(...)

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

ARTÍCULO 2: DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

(...)

ARTÍCULO 4:

(...)

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

LEY 1702 DE 2013 “Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.”

(...)

ARTÍCULO 5. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por

medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

LEY 2197 DE 2022 “Por medio del cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones”

ARTÍCULO 58. Modifíquese el Artículo 7 de la Ley 769 de 2002, el cual quedara así:

ARTÍCULO 7. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

LEY 2251 DE 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - ley Julian Esteban"

ARTÍCULO 2. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.

c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).

d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

DE ORDEN REGLAMENTARIO.

DECRETO 1430 DE 2022 “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”

ARTÍCULO 1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, contenido en el Anexo que hace parte integral del mismo.

(...)

ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.

PARÁGRAFO. En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones

particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado Anexo.

DE ORDEN DISTRITAL.

DECRETO DISTRITAL 185 DE 2012 “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”.

ARTÍCULO 1.- Creación. Créase la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial con carácter permanente.

ARTÍCULO 2.- Naturaleza. La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

DECRETO DISTRITAL 813 DE 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”

ARTÍCULO 1. Adopción. Adóptese el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia 2017 — 2026.

(...)

ARTÍCULO 4. Objetivo general del Plan. Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.

PARÁGRAFO. Reducir en un 35% el número de víctimas (lesionados y fallecidos) por siniestralidad vial en el período 2017-2026.

ARTÍCULO 5. Objetivos específicos. Son objetivos específicos del Plan:

1. Posicionar la seguridad vial en el Distrito, incluyendo la política de Visión Cero para la movilidad segura en los procesos de toma de decisiones de las entidades encargadas de la seguridad vial y de la atención a víctimas por accidente de tránsito (siniestro vial).
2. Desarrollar procesos tendientes a fortalecer la educación y pedagogía vial, la promoción y la información a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la seguridad vial, encaminados a la adopción de comportamientos de autoregulación, solidaridad y corresponsabilidad que favorezcan la movilidad segura en la ciudad.
3. Realizar acciones que conlleven a la adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte para la movilidad segura de los ciudadanos.
4. Desarrollar acciones encaminadas a la protección de usuarios vulnerables y de personas con movilidad reducida.
5. Fortalecer los mecanismos y procesos de promoción, planeación, administración, gestión, divulgación y seguimiento de la información sobre seguridad vial en la Ciudad.
6. Mejorar la capacidad técnica y de gestión, en particular establecer mecanismos de coordinación para entidades de carácter público y privado encargadas del seguimiento y prevención de la accidentalidad.
7. Fortalecer el control de la operación del tránsito y el transporte, especialmente mediante el uso de tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático y continuo de la operación del sistema de movilidad en la Ciudad.
8. Promover los mecanismos de financiamiento y gestión para la canalización de recursos para el sostenimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial.

(...)

ARTÍCULO 9 Programas y acciones del Eje 1: Institucionalidad y gestión para la Seguridad Vial.

LA SEGURIDAD VIAL COMO PRIORIDAD EN LA AGENDA PÚBLICA: Promover el trabajo conjunto con las entidades a nivel local, distrital y nacional con el fin de fortalecer y dar sostenibilidad

a las medidas, con la generación de sinergias administrativas para generar mayor impacto en las acciones de seguridad vial que redundan en un mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

ARTÍCULO 10. *Programas y acciones del Eje 2:* Actores de la vía, comunicación y cultura vial. Los programas y acciones de éste eje son:

1. PLAN DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA - PSVM: Conjunto de acciones a desarrollar, como resultado de un trabajo participativo entre los motociclistas y demás actores que contribuyen a la seguridad vial de este usuario.

- Es acción particular para este programa desarrollar el Plan de Seguridad Vial del Motociclista dentro de la estrategia de seguridad vial del Distrito y disponer los recursos técnicos y financieros para su implementación.

2. USUARIOS INFORMADOS: Permitir que la ciudadanía conozca las diferentes medidas e intervenciones institucionales en seguridad vial que tienen como finalidad la protección de la vida.

Son acciones concretas de este programa:

- Comunicar de manera continua los avances en el Plan Distrital de Seguridad Vial por cada una de las instituciones involucradas y evaluar su resultado.

- Dar a conocer datos de siniestralidad vial para generar información, impacto y compromiso en la ciudadanía.

3. CAMBIO COMPORTAMENTAL: Generar campañas masivas y formar a ciudadanos en materia de seguridad vial.

-Son acciones concretas de este programa:

- Diseñar, implementar y evaluar campañas enfocadas a factores de riesgo.

- Formar en seguridad vial, a través de acciones pedagógicas, a los diferentes usuarios de la vía, empresas de transporte e instituciones educativas.

- Fortalecer el programa de Promotores Escolares en Seguridad Vial PESVI, en instituciones educativas públicas y privadas.
- Diseñar estrategias lúdico-pedagógicas de seguridad vial en diferentes escenarios y evaluar su impacto.
- Hacer seguimiento a los asistentes al curso de infractores e identificar reincidencias.
- Diseñar e implementar un curso especial para infractores reincidentes.

4. ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN A CONDUCTORES EN SEGURIDAD VIAL Y EN ECO-CONDUCCIÓN: Formar a conductores con el fin de promover buenas prácticas orientadas a la seguridad vial y a la disminución de las emisiones contaminantes.

Son acciones concretas de este programa:

- Generar escenarios de capacitación dirigidos a todos los conductores de empresas de transporte de carga, transporte público individual, transporte público del SITP, transporte especial, escoltas, empresas de distribución, y evaluar su efectividad.
- Difundir buenas prácticas en eco-conducción y seguridad vial.

(...)

ARTÍCULO 16. Objetivos Específicos del Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista.

- a) Reducir el número de víctimas involucradas en accidentes de tránsito (siniestros viales) con participación de motocicletas.
- b) Dar a conocer a la ciudadanía la situación actual de la siniestralidad vial con participación de motociclistas para hacer visible la problemática.
- c) Aportar a la meta del Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020 Bogotá Mejor para Todos (PDD), en su programa Mejor Movilidad para Todos, de disminuir un 15% las fatalidades a causa de accidentes de tránsito (siniestros viales).

- d) Aportar a la meta del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, de disminuir un 35% las víctimas graves de accidentes de tránsito (siniestros viales).
- e) Desarrollar acciones integrales desde los ejes propuestos: i) Institucionalidad y gestión de la seguridad vial, ii) Actores de la vía, comunicación y cultura vial, iii) Víctimas iv) Infraestructura segura, y iv) Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.
- f) Generar estrategias conjuntas con las instituciones gubernamentales y del sector privado, desde las diferentes líneas de acción, para disminuir la siniestralidad con participación de motociclistas, garantizando la inclusión de los actores involucrados.
- g) Promover la participación de las asociaciones y clubes de motociclistas en la implementación de las diferentes acciones definidas dentro del plan.
- h) Generar un mecanismo que permita evaluar las acciones fijadas dentro de cada uno de los ejes del plan.

DECRETO DISTRITAL 494 DE 2023 “*Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones*”.

ARTÍCULO 1.- Adopción. Adóptese el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá-PDSV, Distrito Capital, para la vigencia 2023 – 2032.

(...)

ARTÍCULO 3.- Régimen aplicable. El Plan Distrital de Seguridad Vial del Distrito Capital se estructura con base en las disposiciones del Decreto Nacional 1430 de 2022 Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, del Plan Maestro de Movilidad o el instrumento de planeación de movilidad que haga sus veces y bajo las condiciones previstas en la regulación del tránsito y transporte, sus normas reglamentarias y, modificatorias, así como lo dispuesto en el presente acto administrativo.

ARTÍCULO 4.- Objetivo general del Plan. Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral,

basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.

ARTÍCULO 5.- Meta estratégica. La meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

Dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Decreto, la Secretaría Distrital de Movilidad en articulación con las entidades que sean pertinentes, establecerá la metodología para identificar la línea base de lesionados graves en siniestros viales y proyectar la meta de reducción correspondiente.

(...)

ARTÍCULO 11.- Programas y acciones del Eje 4: Cultura de Movilidad Segura. Adopción de medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía.

ARTÍCULO 12.- Programas y acciones del Eje 5: Cumplimiento de normas. Promover en la ciudad de Bogotá vías más seguras para todas las personas usuarias del Sistema de Movilidad, mediante el fortalecimiento del control sobre comportamientos de riesgo, como la conducción en embriaguez alcohólica y no alcohólica, cruce de semáforo en rojo, entre otros.

III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

JUSTIFICACIÓN PARA DOMICILIARIOS

El presente Proyecto de Acuerdo busca implementar lineamientos para la restricción de las promesas de tiempos cortos de entrega en domicilios y envíos, a fin de mitigar la accidentalidad y siniestralidad vial de personas que trabajan con vehículos de dos ruedas. Es por esto que, en

función de tal interés se presentará la importancia de tomar medidas preventivas de la accidentalidad vial como problema de salud pública; asunto esencial para este Proyecto de Acuerdo, pues fundamenta su sustentación y justifica la pertinencia del mismo, así:

Accidentalidad y Siniestralidad Vial

Es pertinente iniciar mencionando que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) los accidentes viales se constituyen un problema de salud pública, en la medida en que anualmente mueren 1,19 millones de personas (entre peatones, motociclistas, ciclistas, entre otros) por siniestros viales, donde se destaca que estos siguen siendo una de las principales causas de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. Adicionalmente, la OMS resalta que, el 53% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito son usuarios vulnerables, donde: el 23% son peatones, el 21% son motociclistas, 6% ciclistas y en el caso de estos dos últimos, la accidentalidad aumentó en un 20% en el último año (OMS 2023).

Lo anteriormente expuesto, pone de manifiesto que la problemática de salud pública de siniestralidad vial se presenta con mayor frecuencia en actores viales que se movilizan en dos ruedas, es decir, motociclistas y ciclistas: actores que son objeto del presente Proyecto de Acuerdo, teniendo en cuenta, que las personas que se emplean en el servicio de entrega de domicilios, mercancía y demás, utilizan como medio de transporte, principalmente, los vehículos de dos ruedas.

La siniestralidad suele ser causada por: la imprudencia de los conductores, el no respeto a la señalización, las fallas mecánicas y las deficiencias viales; no obstante, la CEPAL destaca que, especialmente en los casos de Colombia, Chile y Perú, la velocidad imprudente y el aumento de la velocidad constituyen dos de las mayores causas de la accidentalidad vial grave y fatal (CEPAL, 2012). Estos siniestros viales representan un costo personal y social que asumen las víctimas y sus parientes, generando impactos económicos realmente significativos por lesiones, atenciones médicas, discapacidades, rehabilitaciones, entre otros tratamientos, que finalmente se constituye en una carga que cae sobre el sector salud (AMM, 2022).

Esta narrativa sobre la siniestralidad como un problema de salud pública, también la ha sostenido la Organización de Naciones Unidas (ONU) en los Objetivos de Desarrollo Sostenible

(ODS) donde presenta el número tercero “Salud y bienestar”. Este objetivo propende por garantizar una vida saludable para todas las personas, pues argumenta que las personas sanas son la base de unas economías sanas. Para lograr esto, el objetivo insta a los países a tomar medidas inmediatas y decisivas para contrarrestar los desafíos de la salud (ONU, 2022).

Es por esto que, en concordancia con el asunto del presente Proyecto de Acuerdo, resulta determinante este objetivo pues, como se ha venido mencionando anteriormente, la accidentalidad vial constituye un problema de salud pública, asunto que se ve enfatizado mediante las metas de dicho objetivo, específicamente en la meta 3.6 que sustenta: “*para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo*” (ONU, 2022), reforzando de nuevo la problemática que la siniestralidad vial representa para la salud pública.

Por su parte, en esta misma línea argumentativa el Plan Distrital de Desarrollo 2020 - 2024 “*Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI*” en su logro 26 expone: “*Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la Red de Metro Regional y la de ciclorrutas*” donde explica que la siniestralidad vial no solo genera una afectación económica y social, sino que en Bogotá es un problema principal en la salud pública, pues suele cobrar entre 500 y 600 vidas anuales, representando además un costo anual equivalente del 2,9% del PIB de la ciudad, en promedio un billón de pesos (Alcaldía de Bogotá, 2020).

En razón a ello la administración distrital mediante el decreto 813 de 2017 sobre el Plan Distrital de Seguridad Vial y de motociclistas 2017 - 2026 en el capítulo 2 artículo 9, estableció que la seguridad vial debe ser una prioridad en la agenda pública; así mismo, en el artículo 16 expone la prioridad para la ciudad en materia de reducción de víctimas involucradas en accidentes de tránsito, especialmente aquellos donde se vea la participación de motociclistas (Alcaldía de Bogotá, 2017); esto, constituyéndose como un fundamento claro y esencial para la pertinencia del presente Proyecto de Acuerdo.

Problemática en Bogotá y Necesidad del Proyecto de Acuerdo

Ahora bien, para el interés de este Proyecto de Acuerdo, es menester mencionar que en Bogotá y en la sabana circularon un promedio de 1.518.603 motos para 2022, igualmente el pasado 27 de febrero de 2024, el Alcalde mayor de Bogotá aseguró que se encuentran matriculadas alrededor de 600 mil motocicletas en Bogotá de los cuales el 65% son utilizadas como medio de trabajo o generación de ingresos. (INFOBAE, 2023; Nuevo Siglo, 2022)

En cuanto a las bicicletas, según la Encuesta de Movilidad de 2022 se realizan 880.367 viajes diarios en bicicleta en Bogotá, adicionalmente este medio de transporte constituye un 68% como medio de trabajo y generación de ingresos extras. (PORTAFOLIO, 2018)

En estos dos tipos de actores viales: motociclistas y ciclistas, se han registrado con altos niveles de siniestralidad y accidentalidad en la ciudad. La siniestralidad en Bogotá, según el Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, se divide en dos variables: lesionados y fallecidos, que después se subdividen en cinco grandes grupos de actores viales: pasajero, conductor, motociclista, motociclista y ciclista. Teniendo en cuenta esto, las cifras de siniestralidad vial para 2022, 2023 y lo que va del 2024, han sido las siguientes:

Tabla 1. Siniestralidad vial de Bogotá 2022 - 2024

SINIESTRO	ACTOR VIAL	PERSONAS	PORCENTAJE
2022			
LESIONADOS	Pasajero	2.347	33%
	Motociclista	2.248	32%
	Peatón	1.374	20%
	Ciclista	673	10%
	Conductor	386	5%
TOTAL	7.028		
FALLECIDOS	Motociclista	235	44%

	Peatón	197	37%
	Ciclista	81	15%
	Pasajero	13	2%
	Conductor	10	2%
TOTAL	536		
2023			
LESIONADOS	Motociclista	2.736	36%
	Pasajero	2.341	31%
	Peatón	1.432	19%
	Ciclista	633	8%
	Conductor	444	6%
TOTAL	7.586		
FALLECIDOS	Motociclista	242	45%
	Peatón	209	38%
	Ciclista	65	12%
	Pasajero	16	3%
	Conductor	11	2%
TOTAL	543		

2024 (9/05/2024)			
LESIONADOS	Motociclista	1.007	40%
	Pasajero	714	28%
	Peatón	504	20%
	Ciclista	218	9%
	Conductor	106	4%
TOTAL	2549		
FALLECIDOS	Motociclista	97	48%
	Peatón	72	36%
	Ciclista	22	11%
	Conductor	8	4%
	Pasajero	3	1%
TOTAL	202		

Fuente: elaboración propia con base en Observatorio de Movilidad de Bogotá.

Lo anterior se puede resumir en que, para el año 2022 tuvimos un total de 7.564 de siniestros viales, es decir, un promedio de 20 diarios. En el 2023 donde hubo un total de 8.129 siniestros viales, un promedio de 22 diarios, evidenciando un aumento del 7,47%; sin embargo, hay que destacar que, aunque el 2024 lleve solo cuatro meses y 9 días de transcurrido, en la cifra de fallecidos lleva un 37.6% respecto del total de fallecidos de todo el 2022 y un 37.2% del total de fallecidos que se presentaron en todo el año 2023.

En el caso de Bogotá encontramos que, el promedio de velocidad es de 17,2 Km/h (Secretaría Distrital de Movilidad, 2024). Ahora bien, si dicho promedio de velocidad, se ve

atravesado por el factor distancia y tiempo, hallamos que, un repartidor que debe entregar un paquete en un lugar entre 1 a 3 kilómetros de distancia, debe tomar 10 minutos a una velocidad de 18 km/h, sin embargo, si se promete un tiempo promedio de entrega máximo de 12 minutos en dicha distancia, lleva a que el repartidor deba aumentar un 17% la velocidad para cumplir con los tiempos de entrega. Este aumento de velocidad resultaría constituyéndose un grave riesgo de siniestralidad, pues no brinda un margen de tolerancia aceptable en caso de presentarse inconvenientes para el cumplimiento del tiempo pactado, teniendo en cuenta factores externos que se pueden presentar durante el recorrido.

Como expone la Asociación Médica Mundial en su declaración sobre los accidentes de tránsito, un aumento promedio de la velocidad de 1km/h se encuentra asociada con un 3% más de riesgo de accidentes con heridos y un 5% más de riesgo de un accidente grave o fatal (AMM, 2022). De acuerdo a lo anterior y basado en los datos obtenidos, la velocidad tendría que subir a 21,6 Km/h, dando así un incremento en la velocidad 4.4 Km/h aumentando el riesgo de accidentes a 13.2% y un aumento a 22% de probabilidad de riesgo de accidente grave o fatal.

De acuerdo con el Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario un promedio de 63,2% rappidteros han sufrido un accidente laboral; del total de encuestados, más de un 80% de ellos expresan haber presentado caídas y más de un 25% han experimentado choques de tránsito durante su trabajo, así más del 50% de ellos manifiestan que los accidentes de tránsito se constituyen en un riesgo común de exposición (Jaramillo Jassir, 2020). Adicionalmente, en la medida pasan más tiempo en la labor, los repartidores se ven expuestos a experimentar accidentes de tránsito como variable de vulnerabilidad y riesgos laborales (Maldonado Castaneda, O. J., & Sanchez Vargas, D. Y., 2020).

Con base en lo anterior y de conformidad con el interés de este Proyecto de Acuerdo y la argumentación desarrollada hasta este punto, se puede sostener que, el riesgo de accidentalidad en los repartidores de Bogotá puede aumentar, debido a la promesa de cortos tiempos de entrega, en la medida en que esto requiera que los repartidores se vean en la necesidad de incrementar la velocidad para cumplir con las exigencias de los clientes y las expectativas de las empresas.

Gran parte de los accidentes de tránsito se pueden evitar en la medida en que se mejoren las medidas preventivas, pues finalmente se termina constituyendo en una responsabilidad mútua de distintos grupos, organizaciones, actores viales, entre otros. De acuerdo con esto se podría afirmar que, la tarea por disminuir la siniestralidad vial en los repartidores, no solo reside en la prudencia y adecuado comportamiento en la vía que estos deben llevar, sino que también constituye una corresponsabilidad con las empresas que los emplean y pactan tiempos de entrega reducidos a sus clientes, sin que estos conozcan los riesgos que constituye para la vida de los repartidores el aumento de la velocidad para el cumplimiento en el tiempo de entrega.

Para contrarrestar la siniestralidad vial, la administración distrital mediante el Decreto 494 de 2023 en su artículo 5 presentó la meta estratégica del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 la cual busca reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas en siniestros viales para 2032. Este esfuerzo además reconoce que la reducción de esta cifra depende en gran medida de unas condiciones de base que se tornan en objetivos del mismo decreto, en el artículo 6, las cuales son: el fortalecimiento de la seguridad de la infraestructura vial, la promoción de un comportamiento de cuidado y la corresponsabilidad que tienen los actores viales en la mitigación de los efectos de la siniestralidad (Alcaldía de Bogotá, 2023).

Por lo anterior, es necesario que Bogotá cuente con un acuerdo que brinde lineamientos para que las promesas de tiempos menores de entrega no se puedan pactar, por una expectativa meramente comercial, que finalmente se termine constituyendo en un riesgo para la vida de los repartidores, así como una causa de aumento de siniestralidad vial por choques o incidentes con otros actores en la vía. Es decir, que el presente Proyecto de Acuerdo procura la generación de una alternativa de prevención de accidentalidad en Bogotá y de protección de la vida de los repartidores que se movilizan en vehículos de dos ruedas.

IV. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

En cuanto a la competencia que tiene el Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, esta se ampara en el Decreto Ley 1421 de 1993, que establece al Concejo de Bogotá como la suprema autoridad del Distrito Capital y habilitado para dictar este tipo de normas:

Decreto Ley 1421 de 1993

ARTICULO 3o. OBJETO. *El presente estatuto político, administrativo y fiscal tiene por objeto dotar al Distrito Capital de los instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; promover el desarrollo integral de su territorio; y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.*

Las disposiciones del presente estatuto prevalecen sobre las normas legales de carácter general vigentes para las demás entidades territoriales.

Artículo 12: *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

V. IMPACTO FISCAL

Como lo establece el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es obligatorio esclarecer el impacto fiscal que tienen las normas sobre las finanzas públicas, lo que significa medir la carga fiscal que estas pueden tener tanto en el presupuesto anual y en el Marco Fiscal de mediano Plazo que deben observar las diferentes entidades del Estado. Ahora bien, esto no significa que los instrumentos normativos que pueda aprobar el Concejo de Bogotá estén limitados por este hecho, pues como lo aclara la Sentencia C-911 de 2007, el impacto fiscal no se puede convertir en una limitación absoluta para que las corporaciones públicas cumplan con sus funciones legislativas o de orden normativo. En este sentido, la sentencia establece:

En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al

Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

(...) el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Ahora bien, teniendo en cuenta el objeto del proyecto y cómo este se alcanzará, se considera que no se genera impacto fiscal, en la medida en que se enmarca en los Decretos 813 de 2017 Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017 - 2026 y el Decreto 494 de 2023 que adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 y los recursos con los que cuentan las entidades del nivel central y descentralizado del Distrito son suficientes para su puesta en marcha.

VI. CONCLUSIÓN

En mérito de lo expuesto y de conformidad con el Capítulo IX del Acuerdo 741 de 2019, nos permitimos presentar a su consideración el presente proyecto de acuerdo, para su trámite y aprobación.

Respetuosamente,

EDISON JULIÁN FORERO CASTELBLANCO

Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 390 DE 2024**PRIMER DEBATE*****“POR MEDIO DEL CUAL SE PROTEGE LA VIDA Y SE PREVIENE LA SINIESTRALIDAD DE LOS TRABAJADORES EN VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS”*****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren el numeral 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1 OBJETO. Implementar lineamientos para la seguridad vial y la prevención de la siniestralidad, fomentando mediante una política pública distrital de salud pública la promoción de la defensa, protección y garantía de la vida de todos los actores que laboran, colaboran, operan o se asocian mediante plataformas digitales para realizar actividades de delivery, mensajería, domicilio y en general la entrega y distribución de productos, artículos y mercancías mediante el uso de un vehículo en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2 ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los lineamientos y los mandatos aquí contenidos deberán aplicarse para todas las personas jurídicas y naturales que realicen actividades de economía colaborativa de delivery, mensajería, domicilios y en general toda actividad de distribución o entrega de productos, artículos o mercancías mediante plataformas digitales dentro de la jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá

ARTÍCULO 3 RESTRICCIÓN DE PROMOCIONES QUE AMENAZAN LA SEGURIDAD VIAL. Se restringe la promoción y estímulos de tiempos cortos o mínimos de delivery, mensajería, domicilios y entrega de productos, mercancías, alimentos, entre otros en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 4 CONSERVATORIO O MESAS DE TRABAJO. La Secretaría Distrital de Movilidad y la Comisión Intersectorial De Seguridad Vial, en conjunto con la Secretaría Distrital de Salud y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, generarán espacios o mesas de trabajo entre las sociedades, empresarios y corporaciones de plataformas digitales de delivery, mensajería, domicilios y en general toda actividad que implique la distribución y entrega de un producto. Con el objetivo de establecer tiempos de entrega razonables por cada tipo de pedido y zona de cobertura, teniendo en cuenta las condiciones de tráfico y distancia a recorrer.

Dichos espacios se deberán realizar 2 veces al año y estarán abiertos a todos los representantes de las empresas, sociedades, corporaciones, gremios, sindicatos, colaboradores, trabajadores, socios, asociaciones y sectores de las plataformas digitales de delivery, mensajería, domicilios y en general toda actividad que implique la distribución y entrega de un producto. Así como las veedurías ciudadanas, observatorios de universidades y expertos en movilidad.

Parágrafo 1: Dichos espacios o mesas de trabajo tendrán como finalidad la creación de una hoja de ruta para la Política Pública Distrital de la Seguridad vial y Prevención de Siniestralidad de los trabajadores, socios y colaboradores que realizan actividades económicas de delivery, mensajería, domicilios y en general toda actividad que implique la distribución y entrega de un producto.

ARTÍCULO 5 PROMOCIÓN Y FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE SINIESTRALIDAD VIAL EN PLATAFORMAS DE DELIVERY.

La Secretaria Distrital de Movilidad en conjunto con las Corporaciones, Asociaciones y Empresas de plataformas digitales. Desarrollarán capacitaciones y programas de formación en seguridad vial y prevención de siniestralidad, estos programas deberán contener por lo menos los siguientes criterios:

- a) Capacitación en normas de tránsito.
- b) Capacitación y formación en manejo de emociones, estrés y hostigamiento o urgencia en la entrega de pedidos, productos, artículos o mercancías.
- c) Formación en la conducción preventiva y defensiva, desestimulando las conductas agresivas y apresuradas de entregas de pedidos, productos, artículos o mercancías.

- d) Capacitación y formación en el manejo de riesgos en la vía.
- e) Capacitación y concientización de empresarios, corporaciones y sociedades de plataformas digitales en la disminución de exposición de riesgos viales de sus colaboradores, repartidores independientes y socios en el cumplimiento de sus funciones.

PARÁGRAFO 1: Las capacitaciones y programas de formación y seguridad vial dictados por la Secretaria Distrital de Movilidad serán dirigidas tanto a los trabajadores, colaboradores, repartidores independientes y socios como a las empresas, asociaciones y corporaciones de plataformas digitales que realizan mancomunadamente las actividades de economía colaborativa.

ARTÍCULO 6. INCENTIVOS. La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, en conjunto con la Cámara de Comercio de Bogotá, otorgará beneficios e incentivos fiscales a las personas jurídicas, corporaciones, sociedades y empresas de Plataformas Digitales que cumplan y demuestren compromiso con el presente acuerdo.

ARTÍCULO 7 IMPLEMENTACIÓN. La administración distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en conjunto con la Secretaria Distrital de Salud y la Secretaria Distrital de Desarrollo económico, tendrá un año de la fecha de publicación para empezar a implementar y gestionar el presente acuerdo.

ARTÍCULO 8 INFORME ANUAL. La administración distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Secretaria Distrital de Salud y la Secretaria Distrital de Desarrollo económico presentará un informe anual al concejo de Bogotá sobre el impacto del presente acuerdo y la hoja de ruta de la Política Pública Distrital de la Seguridad vial y Prevención de Siniestralidad,

ARTÍCULO 9. VIGENCIA. El presente acuerdo empieza a regir desde su fecha de publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá (2017). Decreto 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017 - 2026”.

Alcaldía de Bogotá (2020). Plan Distrital de Desarrollo 2020 - 2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, P.P. 442 - 444, 450.

Alcaldía de Bogotá (2023). Decreto 494 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 y se dictan otras disposiciones.

Asociación Médica Mundial - AMM (2022). Declaración de la AMM sobre los accidentes de tránsito. Obtenido de: <https://www.wma.net/es/polices-post/declaracion-de-la-amm-sobre-los-accidentes-de-transito/>

CEPAL (2012). Seguridad vial y salud pública: costos de atención y rehabilitación de heridos en Chile, Colombia y Perú. *Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe* (311 ed., Núm 7). Obtenido de: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/4b1086f1-6068-418c-acdf-b7aed995e2d2/content>

INFOBAE (2023) El parque automotor de Bogotá y la Sabana cambiará: la cantidad de motos sigue aumentando. Obtenido de <https://www.infobae.com/colombia/2023/11/19/el-parque-automotor-de-bogota-y-la-sabana-cambiara-la-cantidad-de-motos-sigue-aumentando/>.

Jaramillo Jassir, Iván (2020). Riders: entre el desvalor del trabajo y la superación del confinamiento (Trabajo y justicia social). Bogotá: fes. Obtenido de: https://pure.urosario.edu.co/ws/portalfiles/portal/38678078/Sanchez_Maldonado2020_Plataformas.pdf

Maldonado Castaneda, O. J., & Sanchez Vargas, D. Y. (2020). Obstáculos, resistencias y repertorios de movilización social de repartidores digitales en Colombia. En *Precarización*

laboral en plataformas digitales: Una lectura desde América Latina (1 ed., Vol. 1, pp. 101-104). Friedrich-Ebert-Stiftung.

Nuevo Siglo (2022), En la ciudad circulan más de 1,2 millones de motos <https://www.elnuevosiglo.com.co/nacion/en-la-ciudad-circulan-mas-de-12-millones-de-motos>.

Organización de Naciones Unidas - ONU (2022). Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS. Obtenido de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

Organización Mundial de la Salud - OMS (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Obtenido de: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

Portafolio (2018) El 68% de los viajes que se hacen en 'bici' en Bogotá son por trabajo. <https://www.portafolio.co/economia/el-68-de-los-viajes-que-se-hacen-en-bici-en-bogota-son-por-trabajo-518622>

Secretaría Distrital de Movilidad (2024). Respuesta 202421001001661 al derecho de petición 202461200264302.

PROYECTO DE ACUERDO N° 391 DE 2024
PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER EL TELETRABAJO Y
EL EMPLEO EN MODALIDAD HÍBRIDA Y SUPLEMENTARIA"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Colombia, es el lugar donde más horas se trabaja entre los países miembros de la OCDE, en promedio, los colombianos laboran alrededor de 2.405 horas al año⁹. Por su parte, Bogotá es la ciudad más congestionada en hora pico en el mundo y además, la capital se ubica en el puesto 53 de las ciudades más contaminadas del mundo¹⁰, por ello, se deben considerar alternativas encaminadas a superar la situación ambiental de contaminación y el caos en materia movilidad.

Como una posible solución a lo anterior, es viable considerar alternativas al trabajo convencional, como, por ejemplo: los modelos híbridos de trabajo, que ofrecen a los empleados flexibilidad y apoyo al combinar trabajo presencial y remoto. En un lugar de trabajo híbrido, suele haber más autonomía y un mejor equilibrio entre la vida personal y laboral. Los modelos híbridos también ofrecen beneficios en términos de movilidad, protección del medio ambiente y reducción de la contaminación por material particulado.

Las empresas se benefician de una fuerza laboral productiva, saludable y estable. Según Gartner, *"dónde y cuándo se haga el trabajo estará determinado por aquello que impulse la máxima productividad y compromiso"*.¹¹

⁹<https://www.infobae.com/colombia/2023/12/26/colombia-es-el-pais-con-mas-horas-trabajadas-del-mundo-segun-la-ocde/#:~:text=Colombia%20es%20el%20pa%C3%ADs%20con,como%20M%C3%A9xico%20y%20Costa%20Rica.>

¹⁰<https://www.portafolio.co/sostenibilidad/las-tres-ciudades-de-latinoamerica-con-peor-calidad-del-aire-hay-una-colombiana-595210>

¹¹ Recuperado de <https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2020-10-13-gartner-identifies-three-dimensions-that-define-the-new-employer-employee-relationship>

Un lugar de trabajo híbrido que aplica un enfoque people-first (es decir, contempla una serie de acciones encaminadas a reducir los factores que pueden llegar a afectar de forma importante a los trabajadores, tanto su salud física como mental y financiera) aprovecha la evolución de las tecnologías para ser flexible, ágil y productivo. Según Gartner, *"en las organizaciones típicas donde el personal trabaja un estándar de 40 horas semanales en el lugar, solo el 36% del personal tuvo un alto desempeño. Cuando las organizaciones pasan de ese entorno a uno muy flexible, donde el personal puede elegir dónde, cuándo y cuánto trabaja, el 55% tuvo un alto desempeño"*.¹²

Por ejemplo, el modelo de trabajo híbrido, ha sido implementado en diferentes países y logró demostrar diferentes ventajas en comparación al modelo de trabajo convencional, siendo así, una alternativa de trabajo más cómoda y productiva, que se puede aplicar a diferentes actividades económicas, y distintos modelos de empresa.

Son varios los factores que contribuyen a aumentar la productividad, cuando se implementa un modelo de trabajo híbrido, por ejemplo:

1. Se cuenta con mayor autonomía para elegir horario y lugar de trabajo;
2. Se presentan menos interrupciones en casa que en la oficina;
3. Hay reutilización del tiempo de traslado.

Por ejemplo, en una ciudad como Bogotá, donde según un estudio realizado por Probogota: en promedio los ciudadanos tardan dos horas diarias para trasladarse a sus empleos, considero que esta alternativa puede ser fundamental para la utilización efectiva de los tiempos muertos de los trabajadores sin cerrarle la puerta a la posibilidad de asistir presencialmente a sus empleos algunos días de la semana.¹³

Este tipo de modelo mejora la experiencia de los empleados y el equilibrio entre la vida personal y laboral. La flexibilidad y la autonomía aumentan la eficiencia y mejoran el desempeño de los

¹² Recuperado de <https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2020-10-13-gartner-identifies-three-dimensions-that-define-the-new-employer-employee-relationship>

¹³ <https://www.probogota.org/post/trabajadores-tardan-en-promedio-dos-horas-diarias-para-llegar-a-trabajos-en-bogota#:~:text=23%20mar%202022-,Trabajadores%20tardan%20en%20promedio%20dos%20horas%20diarias%20para%20llegar%20a,dos%20horas%20en%20transporte%20p%C3%BAblico.>

empleados y el bienestar general. Un enfoque integrado para el equilibrio entre la vida personal y laboral ayuda a crear un lugar de trabajo híbrido exitoso(SAP 2022)¹⁴.

Así pues, en Colombia, actualmente, el trabajo remoto en general, está regulado por la **LEY 2121 DE 2021** "por medio de la cual se crea el régimen de trabajo remoto y se establecen normas para promoverlo, regularlo y se dictan otras disposiciones"

El objeto de esta ley es: *“crear una nueva forma de ejecución del contrato de trabajo, denominada trabajo remoto, la cual será pactada de manera voluntaria por las partes y podrá ser desarrollada a través de las tecnologías existentes y nuevas, u otros medios y mecanismos que permitan ejercer la labor contratada de manera remota”*

La norma en mención, definió el trabajo remoto, su forma de ejecución y al trabajador remoto, en los siguientes términos:

*“**Trabajo remoto:** Es una forma de ejecución del contrato de trabajo en la cual toda la relación laboral, desde su inicio hasta su terminación, se debe realizar de manera remota mediante la utilización de tecnologías de la información y las telecomunicaciones u otro medio o mecanismo, donde el empleador y trabajador, no interactúan físicamente a lo largo de la vinculación contractual.*

***Nueva forma de ejecución del contrato remota.** Es aquella por la cual una persona natural, vinculada por un contrato laboral, se obliga a prestar una actividad remota a través de las tecnologías disponibles u otro medio o mecanismo, en favor de otra persona, natural o jurídica, bajo la continuada dependencia o subordinación de la segunda y mediante la obtención de un salario, lo cual puede constar en medios digitales. Las partes podrán manifestar su consentimiento y/o aceptación mediante el uso de la firma electrónica digital y a través de mensajes de datos.*

¹⁴ <https://www.sap.com/latinamerica/products/hcm/what-is-a-hybrid-workplace-model.html>

Trabajador remoto: *Persona natural, cubierta por los principios mínimos del trabajo y vinculado mediante un contrato de trabajo, desarrollando actividades de manera remota a través de las tecnologías existentes y nuevas u otro medio o mecanismo.”*

Por su parte, el Decreto Distrital 050 de 2023, define en su artículo 5, las modalidades de Teletrabajo de la siguiente manera:

a. Teletrabajadores en modalidad suplementaria: *Son aquellos que laboran dos (2) o tres (3) días a la semana en su propio domicilio o un lugar autorizado y el resto de los días en las instalaciones de las entidades u organismos distritales, la entidad u organismo distrital podrá de mutuo acuerdo, determinar los días de presencialidad y teletrabajo que podrán ser fijos o variables.*

b. Teletrabajadores en modalidad autónoma: *Son aquellos que laboran siempre desde su propio domicilio o un lugar autorizado y sólo acuden a la entidad u organismo distrital en algunas ocasiones. En casos especiales, se podrá autorizar esta modalidad de teletrabajo para servidores/as públicos/as, empleados/as o trabajadores/as oficiales individualmente identificados y considerados, situación que debe ser revisada y evaluada por el Equipo Técnico de Apoyo en teletrabajo del organismo o entidad Distrital.*

c. Teletrabajadores en modalidad móvil: *Son aquellos que no tienen un lugar de trabajo establecido y cuyas herramientas primordiales para desarrollar sus actividades profesionales son las tecnologías de la información y la comunicación -TIC, en dispositivos móviles. En casos especiales, se podrá autorizar esta modalidad de teletrabajo para servidores/as públicos/as, empleados/as o trabajadores/as oficiales individualmente identificados y considerados, situación que debe ser revisada y evaluada por el Equipo Técnico de Apoyo en teletrabajo del organismo o entidad Distrital.*

Con todo, la anterior, es claro que en Colombia es fundamental la implementación y adaptación del trabajo híbrido (también llamado trabajo en modalidad suplementaria) en todos los sectores de la economía, en los cuales por su actividad se pueda implementar ya que genera grandes beneficios

para las organizaciones, aumento de productividad, disminución de ausentismo laboral, competitividad frente a las otras empresas, incorporación de nuevas personas. Entre otros beneficios conexos a la movilidad y al medio ambiente.

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo, tiene por objeto dictar lineamientos para promover el teletrabajo y el empleo en modalidad híbrida o suplementaria en las entidades del distrito, con el fin de propender por una mejor calidad de vida de los empleados, una mejora en la movilidad en el distrito capital y una mitigación del impacto vehicular en el medio ambiente.

II. CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIÓN

Beneficios para la salud

- **Disminuye los niveles de estrés.** Está claro que trabajar en un ambiente laboral estresante puede afectar la salud física y mental. Por ejemplo, según un estudio de la Universidad Cooperativa de Colombia *“Las consecuencias del estrés laboral se dan con mayor frecuencia en los trabajos que producen alta tensión debido a la presión de los superiores o lo demandante de las tareas...”*¹⁵ En ese sentido, implementando este modelo de trabajo se pueden reducir los efectos negativos de la exposición a ciertas condiciones limitando la frecuencia de la asistencia al lugar de trabajo.
- **Optimización del tiempo.** Según el portal Workplace. El trabajo híbrido permite a los empleados gestionar de manera más efectiva sus responsabilidades laborales y personales, lo que contribuye a un mejor equilibrio entre trabajo y vida personal, esto conlleva a que mejoren su salud mental.¹⁶

¹⁵ Recuperado de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/9eebe86e-7cb7-4630-9156-b34104afaba6/content>

¹⁶ <https://es-la.workplace.com/blog/trabajo-hibrido>

- **Menor exposición a enfermedades contagiosas.** En situaciones que impliquen riesgos de salud pública, el trabajo híbrido puede reducir la exposición de los empleados a entornos de oficina concurridos, disminuyendo el riesgo de propagación de enfermedades contagiosas. Por ejemplo, en un estudio realizado por la Universidad de la Salle en México se indica que: (...) *“el teletrabajo llegó para quedarse, siendo el COVID-19 un acelerador, provocando un aumento involuntario del teletrabajo para millones de personas. El teletrabajo ha permitido seguir operando y garantizar la salud y la seguridad de sus empleados a muchas empresas...”*¹⁷

En general, el impacto del trabajo híbrido en la salud depende en gran medida de cómo se implementa y gestiona. Es fundamental que las empresas adopten medidas para promover un entorno de trabajo saludable, brinden apoyo a la salud mental y física de los empleados, y fomenten una cultura que equilibre la productividad con el bienestar.

Beneficios en la movilidad

Según el Diario la República (2023) La movilidad es uno de los principales problemas que enfrentan las grandes ciudades como Bogotá, en 2022: *“la capital se posicionó como el lugar con más congestión en el mundo durante la hora pico, según un informe de TomTom Traffic Index publicado por el Financial Times, señaló que los ciudadanos de la capital pierden 132 horas en el año debido a los trancones”*.¹⁸

En los últimos años, el trabajo híbrido ha surgido como una solución a este problema de movilidad, ya que permite a las personas mantenerse conectadas con su lugar de trabajo sin afectar su calidad de vida al pasar mucho tiempo atrapados en el tráfico.

¹⁷ Recuperado de https://repositorio.lasalle.mx/bitstream/handle/lasalle/2565/Ruy%20Minoru%20Kaneke%20Fuerte_estudio%20de%20caso.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁸ Recuperado de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/bogota-es-la-ciudad-del-mundo-donde-mas-se-pierde-tiempo-en-el-trafico-en-hora-pico-3655783>

La implementación del trabajo híbrido puede tener varios impactos positivos en la movilidad de una ciudad, mejorando la eficiencia y reduciendo la congestión. Aquí podemos ver algunos ejemplos en las que el trabajo híbrido puede contribuir a mejorar la movilidad urbana:

- **Reducción del tráfico diario.** Al permitir que los empleados trabajen desde casa parte del tiempo, se reduce la cantidad de personas que necesitan desplazarse diariamente hacia y desde la oficina. Según Sciencedirect “... el teletrabajo puede ser muy útil para conseguir reducir sustancialmente el número de desplazamientos por los núcleos urbanos y contribuir de esta manera a la mejora ya la sostenibilidad de la movilidad en las ciudades...”¹⁹. Esto puede disminuir la congestión del tráfico en las horas pico, mejorando la fluidez del tráfico para aquellos que aún necesitan desplazarse.
- **Menor demanda de transporte público.** Entre menos personas utilicen el transporte, se reduce la demanda sobre los sistemas de transporte masivo, por ejemplo según la CEPAL, El efecto post pandemia del Covid- 19, genero un impacto en el manejo del transporte público en las diferentes ciudades de América Latina, disminuyendo su utilización al contar con la implementación de trabajos remotos.²⁰
- **Facilitación de desplazamientos fuera de las horas pico.** El trabajo híbrido permite a los empleados tener mayor flexibilidad en sus horarios laborales. Esto puede llevar a una distribución más uniforme de los desplazamientos a lo largo del día, evitando las congestiones asociadas con las tradicionales horas pico de entrada y salida de la oficina. Por ejemplo, según el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el teletrabajo también contribuye con la movilización en una ciudad en la que el tráfico en horas pico es cada vez más complejo, y en la que se han presentado altos índices de contaminación.²¹

¹⁹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1135252313000154#sec0015>

²⁰ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/1f83229e-131d-4cfa-bbd7-bf83339f43d0/content>

²¹ <https://www.teletrabajo.gov.co/814/w3-article-15726.html>

- **Mayor eficiencia en el uso del espacio urbano.** Menos personas viajando diariamente a la oficina significa menos necesidad de espacio para estacionamientos y estructuras asociadas, incluso podrían llevar a replantear el ordenamiento territorial que podría incluso llegar a impulsar el teletrabajo, veamos como lo enmarca Universidad Nacional de San Luis Proyecto "Culturas Juveniles":

“El planeamiento del uso del suelo podría impulsar el teletrabajo más directamente. Si se impusieran reglas o se ofrecieran incentivos a los nuevos desarrollos urbanísticos para que provean a sus habitantes de infraestructuras de telecomunicaciones de última generación, se ampliará el número de tareas factibles de efectuar desde el hogar. El diseño de las casas podría incluir espacios específicos para oficinas hogareñas. Se pueden implementar tele-centros barriales, locales provistos de equipamiento en telecomunicaciones pagado parcialmente por diversas empresas, para ser usados tanto por los teletrabajadores como por organizaciones comunitarias locales.”²²

En resumen, el trabajo híbrido puede contribuir a un transporte urbano más sostenible al reducir el número de viajes diarios, reducir la congestión del tráfico y fomentar opciones de transporte más eficientes y ecológicas.

Beneficios al medio ambiente.

La implementación del trabajo híbrido no solo cambia la forma en que las personas realizan las tareas diarias, sino que también ofrece una oportunidad única para crear impactos ambientales positivos.

Considero que al minimizar los desplazamientos diarios y fomentar prácticas sostenibles tanto en el hogar como en el trabajo, el trabajo híbrido se convierte en una herramienta estratégica para abordar los desafíos ambientales actuales.

²² <https://revistakairos.org/el-teletrabajo-y-sus-relaciones-con-el-uso-del-espacio-urbano/>

Esta revolución en la forma en que trabajamos traerá importantes beneficios para la salud del planeta. Reducir el número de viajes diarios a la oficina reduce significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas con el transporte. Según Alvarenga(2020) una investigación realizada por Greenpeace y Instituto de Estudios Futuros y Evaluación de Tecnología (IZT), indican que el teletrabajo puede reducir en 5.4 millones de toneladas al año las emisiones de dióxido de carbono (CO₂)²³. adicional a esto un estudio de Teletrabajo de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) quien *“ha publicado una batería de medidas (como el teletrabajo) reducirían el consumo de crudo en 2,7 millones de barriles diarios, cerca del 3% de la demanda mundial y el equivalente a lo que gastan todos los coches matriculados en China.”*²⁴

En este sentido, el camino a seguir parece bastante claro, el trabajo híbrido puede ser una medida adicional en la lucha contra el cambio climático y a su vez, ahorrar recursos al reducir la necesidad de desplazamientos diarios, reducir el consumo energético en las empresas y promover prácticas sostenibles en el lugar de trabajo.

Por ello, adoptar un enfoque híbrido no sólo beneficia a las empresas y a los trabajadores en términos de flexibilidad y productividad, sino que también puede tener un impacto positivo a largo plazo en la salud de nuestro planeta.

De acuerdo a lo anterior, resulta necesario que el Concejo de Bogotá, como órgano competente para dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente, adopte medidas para dictar lineamientos sobre la implementación del trabajo híbrido en el distrito capital.

Participación Ciudadana en el presente Proyecto de Acuerdo.

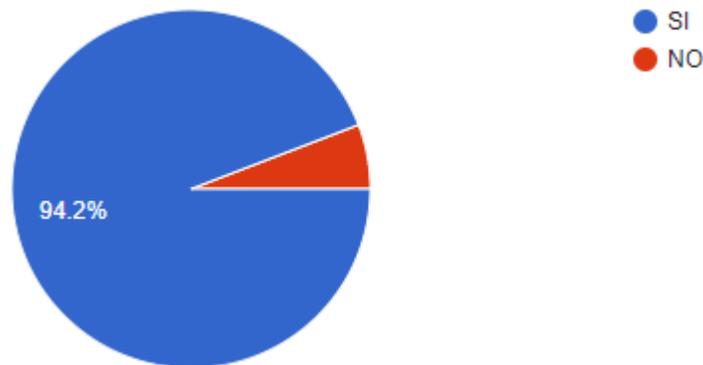
²³ <https://notibomba.com/estudio-asegura-que-teletrabajo-tiene-sus-beneficios-ambientales/>

²⁴ <https://elpais.com/economia/2022-03-18/teletrabajo-tres-dias-a-la-semana-transporte-publico-mas-barato-y-limites-de-velocidad-estrictos-asi-quiere-la-aie-reducir-el-consumo-de-petroleo.html>

En el marco del presente proyecto se llevó a cabo una encuesta con la finalidad de conocer la opinión de la ciudadanía en relación su percepción sobre el trabajo híbrido en Bogotá. Para cumplir con dicho objetivo, se consultaron 364 personas, tanto del sector público como del sector privado.

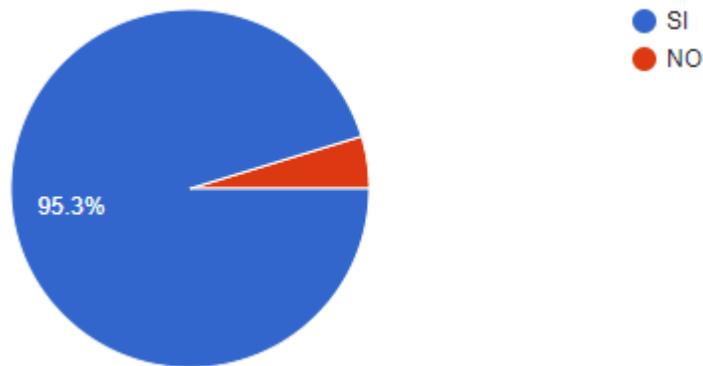
El cuestionario contaba con las siguientes preguntas

1. ¿Estas de acuerdo con un modelo de trabajo híbrido en Bogotá (Unos días en casa, otros en la oficina)?



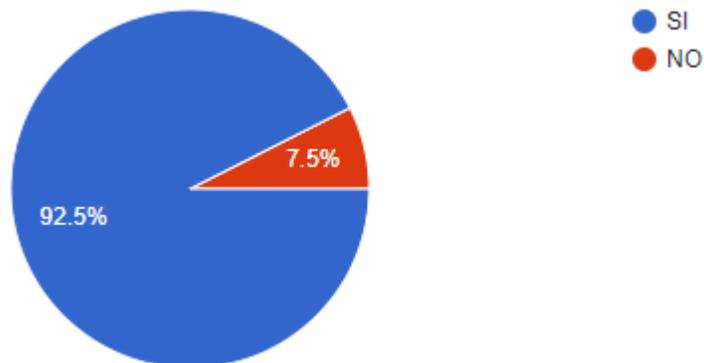
RESULTADO: como podemos apreciar el 94,2% de los encuestados están de acuerdo con la implementación de un modelo híbrido en Bogotá, solo el 5,8% de encuestados no están de acuerdo.

2. ¿Crees que el modelo de trabajo híbrido es una alternativa para mejorar los problemas de movilidad en la ciudad?



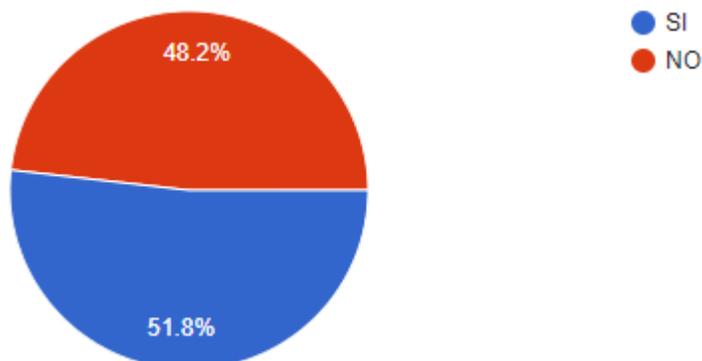
RESULTADO: El 95.3% de los encuestados consideran que la implementación del trabajo híbrido en Bogotá, puede ser una alternativa para mejorar los problemas de movilidad del distrito

3. ¿Crees que el modelo de trabajo híbrido es una alternativa para mejorar la contaminación generada por los vehículos en la ciudad?



RESULTADO: Del mismo modo el 92.5% de las personas encuestadas consideran que la implementación de un trabajo híbrido en Bogotá reduciría porcentualmente la contaminación emitida por los vehículos de la ciudad

4. ¿Actualmente trabajas en una entidad del distrito?



RESULTADO: Finalmente la encuesta busca conocer la percepción de la ciudadanía independiente del sector en el cual desempeñe sus labores económicas por esta razón el 48.2% de los encuestados no se encuentran vinculados a ninguna entidad del distrito, y el 51.8% de las personas entrevistadas laboran en diferentes entidades del distrito

En conclusión, esta encuesta, permitió apreciar como la implementación de este modelo de trabajo sería aceptado de buena manera entre los trabajadores del distrito, y generar esta alternativa permitiría a la población pensar en mejoras en la movilidad e impacto en el medio ambiente del distrito.

Relación del Proyecto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

De acuerdo con los objetivos publicados en la página de la Secretaría de Planeación , uno de los objetivos de desarrollo sostenible es, *Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*; una de las metas claras para lograr este objetivo es *“Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire”*²⁵ y teniendo en cuenta que según un estudio realizado por la universidad Libre *“el flujo vehicular es la*

²⁵ Recuperado de <https://asivaelplan.sdp.gov.co/ods.php>

principal fuente de emisión de PM10, con una tasa promedio de emisión de 596 g PM10/hora”²⁶

Se entiende que implementar un modelo de trabajo híbrido en el distrito puede impactar positivamente en el cumplimiento de la meta trazada y a su vez, en el cumplimiento del objetivo, ya que, como se explica en el cuerpo del proyecto, una de las ventajas de este modelo de trabajo es la reducción de tráfico diario, si se disminuye la necesidad de vehículos diarios en la ciudad, se disminuye la emisión de material particulado PM10.

RELACIÓN DEL PROYECTO CON EL PLAN DE DESARROLLO VIGENTE

Una de las tareas fundamentales en la formulación de proyectos de acuerdo, es que estos guarden relación con el Plan de Desarrollo.

Sobre el particular, encontramos que en Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” se estableció como metas trazadoras 74 y 75 implementar una estrategia progresiva de teletrabajo en el 100% de los organismos y entidades distritales, con enfoque de género, privilegiando a las mujeres cabeza de hogar y la inclusión de 5.400 funcionarios en modalidad de teletrabajo al finalizar este cuatrienio, en el año 2024.

Por lo tanto, se evidencia la necesidad de fortalecer la normatividad distrital en aras de cumplir la meta trazada en dicha norma.

ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA QUE PUEDEN ASUMIR LOS DIFERENTES SECTORES DE LA ADMINISTRACIÓN EN EL SISTEMA DE ATENCIÓN INTEGRAL:

1. Secretaría De Desarrollo Económico

La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico tiene por objeto orientar y liderar la formulación de políticas de desarrollo económico de las actividades comerciales, empresariales y de turismo, que

²⁶ Recuperado de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15882/DF%20-%20Estudio%20del%20PM10%20en%20la%20U%20Libre%20Sede%20Candelaria%20-%20Caterine%20Caballero%20y%20Daniel%20Valencia.pdf?sequence=1#:~:text=Se%20encontr%C3%B3%20que%20el%20flujo,%C2%B5g%2Fm%C2%B3%20y%20entre%20la>

conlleve a la creación o revitalización de empresas, a la generación de empleo y de nuevos ingresos para los ciudadanos, en este sentido es fundamental su apoyo, en la implementación de un modelo híbrido de trabajo, donde no se vea afectado el desarrollo económico de las diferentes organizaciones del distrito.

2. Secretaría de Ambiente:

La Secretaria Distrital de Ambiente, como autoridad ambiental del Distrito Capital propende por el desarrollo sostenible de la ciudad, formulando promoviendo y orientando políticas, planes y programas que permitan la conservación, protección y recuperación del ambiente y de los bienes y servicios naturales de la Estructura Ecológica Principal y de las áreas de interés ambiental; esta entidad, en el marco del proyecto, puede analizar el impacto de los modelos de trabajo híbrido y su impacto en el desarrollo sostenible de la capital, mediante el impacto en la reducción de la contaminación.

3. Secretaría de Movilidad

La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal

Así las cosas, la SDM, con la implementación de este proyecto de acuerdo tendría un papel fundamental en fomentar la movilidad sostenible y determinar el impacto de modelos de trabajo híbridos para reducir la congestión vehicular.

4. Secretaria de Gobierno

La SDG como ente interlocutor entre todas las entidades del distrito es fundamental para coordinar y asociar a todas las entidades participantes en este proyecto con el fin de dar los mejores resultados posibles en el medio ambiente, en la movilidad y en los derechos de los trabajadores.

III. MARCO JURÍDICO

A. DE ORDEN INTERNACIONAL

A nivel internacional, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) emitió el "Convenio sobre el trabajo a domicilio" en 1996 (núm. 177), el cual aunque no se aborda específicamente el trabajo remoto, se aborda el trabajo realizado en el domicilio del trabajador (incluye el teletrabajo). Así mismo, éste contribuye a la eliminación de la economía informal y promueve la igualdad de trato con otros trabajadores por cuenta ajena.

El convenio estableció que la personas y/o empleados con trabajo deben recibir la misma protección que los demás trabajadores, abordando aspectos como la igualdad de trato, la seguridad y la salud laboral

Además de ello, la OIT realizó una Recomendación sobre trabajo a domicilio en 1996 (núm. 184), en la cual expresó que la autoridad del trabajo debería disponer de la misma información que llevar un registro de las personas que trabajan en esta modalidad en su nómina, y que la relación de trabajo se determinaba de acuerdo a los hechos relativos sin perjuicio de la manera en que se caracterice la relación.

B. DE ORDEN CONSTITUCIONAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA:

- **Artículo 11.** Toda persona tiene derecho al trabajo y goza de libertad para escoger profesión u oficio, dentro de las normas prescritas por la Constitución y la Ley.
- **Artículo 94:** La enunciación de los derechos y garantías contenidos en la Constitución y en los convenios internacionales vigentes, no debe entenderse como negación de otros que, siendo inherentes a la persona humana, no figuren expresamente en ellos.

- **Artículo 366.** El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

C. DE ORDEN LEGAL Y NORMATIVO

- **Ley 2121 de 2021** “**Por la cual se establecen normas para promover y regular el Teletrabajo y se dictan otras disposiciones**” Estableció una política clara sobre el trabajo remoto, definiéndolo como un instrumento de generación de empleo y autoempleo mediante la utilización de tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC). (Así mismo, se señaló que el trabajo remoto debe estar basado en el respeto y garantía de los derechos mínimos en materia laboral y que los trabajadores deben recibir las mismas garantías individuales, garantías sindicales y de seguridad social.)
- **Ley 2191 de 2022**, “**Por medio de la cual se regula la desconexión laboral - ley de desconexión laboral**”, crea, regula y promueve la desconexión laboral de los trabajadores en las relaciones laborales dentro de las diferentes modalidades de contratación vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano y sus formas de ejecutarse, así como en las relaciones legales y/o reglamentarias, con el fin de garantizar el goce efectivo del tiempo libre y los tiempos de descanso, licencias, permisos y/o vacaciones para conciliar la vida personal, familiar y laboral.
- **Decreto 884 de 2012**, “**Por medio del cual se reglamenta la Ley 1221 de 2008 y se dictan otras disposiciones**”, compilado dentro del **Capítulo 5 al Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1072 de 2015**, “**Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo**” que, en su artículo 2.2.1.5.1. Estableció las condiciones laborales especiales del teletrabajo que regirán las relaciones entre empleadores y teletrabajadores y que se desarrollan en el sector público y privado en relación de dependencia.

- **Decreto 1083 de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública”** Que, en el capítulo 2, establece las funciones de los empleos según nivel jerárquico; En su artículo 2.2.5.5.54 indica que los jefes de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva de los órdenes nacional y territorial podrán implementar el teletrabajo para los empleados públicos
- **Decreto 1227 de 2022, “Por el cual se modifican los artículos 2.2.1.5.3, 2.2.1.5.5, 2.2.1.5.8 y 2.2.1.5.9, y se adicionan los artículos 2.2.1.5.15 al 2.2.1.5.25 al Decreto 1072 de 2015, Único Reglamentario del Sector Trabajo, relacionados con el Teletrabajo”,** Éste impulsa el teletrabajo como una forma de organización laboral y reduce los requisitos y barreras para su implementación. En el artículo 2.2.1.5.18., define los parámetros para la adopción y publicación de la Política Interna de Teletrabajo en entidades públicas.
- **Resolución 3192 de 2022 del Ministerio del Trabajo “Por la cual se reglamentan los plazos y la metodología para la elaboración de la política pública de fomento e implementación del Teletrabajo de que trata la Ley 1221 de 2008”.** Establece la Política Pública de Fomento e Implementación del Teletrabajo a cargo del Ministerio del Trabajo, se desarrolla desde la Dirección de Derechos Fundamentales; y la supervisión del cumplimiento de las fases y plazos del Ciclo de Política Pública, desde el Viceministerio de Relaciones Laborales e Inspección.

NORMATIVA DISTRITAL

- **Decreto Distrital 806 de 2019 “Por medio del cual se dictan disposiciones para la implementación, apropiación, adopción, fomento y sostenibilidad del Teletrabajo en organismos y entidades Distritales”.** Esta norma, permitió avanzar en la implementación, apropiación, adopción, fomento y sostenibilidad del teletrabajo en la administración distrital.

- **Documento Conpes Distrital 07 de 2019, Política Pública Distrital de Gestión Integral del Talento Humano (PPDGITH) 2019-2030.** Incluyó el Programa Teletrabajo Distrital en los factores estratégicos que incrementan la calidad de vida del talento humano Distrital, definiendo como meta, el número de teletrabajadores pertenecientes a entidades y organismos públicos distritales en cada vigencia, con un incremento anual hasta alcanzar la meta de 7.237 teletrabajadores para el año 2030.
- **Decreto Distrital 492 de 2019 "Por el cual se expiden lineamientos generales sobre austeridad y transparencia del gasto público en las entidades y organismos del orden distrital y se dictan otras disposiciones"**, en su artículo 2° indica que los representantes legales de las entidades y organismos distritales deberán propender para que las decisiones de gasto público se ajusten a criterios de eficiencia, eficacia y economía, con el fin de racionalizar el uso de los recursos públicos. Igualmente, adoptarán las medidas necesarias tendientes a que las decisiones de gasto público cumplan con los principios de planeación, coordinación, cumplimiento, objetividad, orientación a resultados, transparencia, legalidad, autocontrol, racionalización y austeridad.
- **Acuerdo Distrital 761 de 2020, Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024** "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI" estableció como metas trazadoras 74 y 75 implementar una estrategia progresiva de teletrabajo en el 100% de los organismos y entidades distritales, con enfoque de género, privilegiando a las mujeres cabeza de hogar y la inclusión de 5.400 funcionarios en modalidad de teletrabajo al finalizar este cuatrienio, en el año 2024.
- **Circular 032 del 05 de mayo de 2021 de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá: "Lineamiento para implementación del modelo de teletrabajo distrital con enfoque diferencial"**, definió las acciones para potencializar el teletrabajo en las entidades y organismos del orden distrital, como una modalidad laboral dirigida a todos los servidores/as con enfoque diferencial, con el fin de contar con la participación de aquellos

servidores/as con discapacidad, sean cuidadores/as, madres o padres cabeza de familia y/o en plan de retiro. Adicionalmente, por medio de esta Circular, se optimizó el procedimiento a través de un número menor de fases de implementación, se establecieron horarios flexibles y se citó el derecho a la desconexión.

- **Acuerdo Distrital 821 de 2021, “Por medio del cual se establecen disposiciones orientadas a la implementación, promoción y continuidad del teletrabajo en las entidades del distrito capital”**, definió los mecanismos que optimizan el desarrollo de las actividades laborales y el cuidado de los servidores públicos, así como la eficiencia de las entidades distritales en pro de la ciudadanía, conforme a la normativa vigente. En el numeral 5° del artículo 3° fueron definidos los criterios que priorizan la inclusión de servidores en teletrabajo.
- **“Lineamientos respecto de las modalidades de organización del trabajo en entidades y organismos de la administración distrital”**, de la Directiva Conjunta 001 de 2022, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaría Jurídica Distrital y el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, presentaron los cuales se aplican en las entidades y organismos distritales en todos sus órdenes.

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO

La Constitución Política de 1991 consagra en el artículo 313 que:

Corresponde a los concejos:

9. *Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.*

El Decreto Ley 1421 de 1993, expresa en el artículo 12, numeral 1, lo siguiente:

“Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

1. *Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

(...)

7. *Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.*

Por su parte, La Corte Constitucional en sentencia C-535 de 1996, sostuvo que la Constitución atribuye a los concejos municipales, como competencia propia, la facultad de dictar las normas para la protección del patrimonio ecológico municipal (CP art. 313 ord 9º), por lo cual la Corte considera que existen unos fenómenos ambientales que terminan en un límite municipal y pueden ser regulados autónomamente por el municipio.

Según la Corte en dicho pronunciamiento, estos asuntos ecológicos que se agotan en un límite local determinado, y que por su naturaleza guardan una conexidad estrecha con la identidad y diversidad cultural de los municipios, constituyen lo que la Constitución ha denominado "patrimonio ecológico", y por lo tanto es al concejo municipal al que le corresponde de manera prioritaria su regulación.

En ese sentido, a partir de La Constitución Política de 1991, artículo 313 numeral 9, el Decreto Ley 1421 en el artículo 12, y del desarrollo jurisprudencial en la materia, es competente esta corporación para pronunciarse sobre el presente proyecto de acuerdo.

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento de la Ley 819 de 2003, “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones y que en su artículo 7 determina que:

“Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. (...)

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.”

Aclaremos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación, ya que las acciones deben estar enmarcadas en los proyectos contenidos en el Plan de Desarrollo Distrital.

Cordialmente,

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA

Autora - Concejal de Bogotá

Bibliografía

1. Gartner identifica tres dimensiones que definen la nueva relación empleador-empleado . (s/f). Garner. Recuperado de <https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2020-10-13-gartner-identifies-tres-dimensiones-que-definen-el-nuevo-employer> -relación-empleado
2. Gartner identifica tres dimensiones que definen la nueva relación empleador-empleado . (s/f). Garner. Recuperado de <https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2020-10-13-gartner-identifies-tres-dimensiones-que-definen-el-nuevo-employer> -relación-empleado

3. (s/f). Probogotá. Recuperado, de <https://www.probogota.org/post/trabajadores-tardan-en-promedio-dos-horas-diarias-para-llegar-a-trabajos-en-bogota>
4. (2022). Sap.com. Recuperado, de <https://www.sap.com/latinamerica/products/hcm/what-is-a-hybrid-workplace-model.html>
5. (S/FB). Recuperado, de [http://chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/9eebe86e-7cb7-4630-9156-b34104afaba6 /contenido](http://chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/9eebe86e-7cb7-4630-9156-b34104afaba6/content)
6. Inicia sesión o regístrate para verlo. (s. f.). <https://es-la.workplace.com/blog/trabajo-hibrido>
7. de la Secretaría de Educación Pública según acuerdo número, CR de VO de E. (s/f). UNIVERSIDAD LA SALLE . Lasalle.mx. Recuperado de, https://repositorio.lasalle.mx/bitstream/handle/lasalle/2565/Ruy%20Minoru%20Kaneko%20Fuerte_estudio%20de%20caso.pdf?sequence=1&isAllowed=y
8. Bogotá es la ciudad del mundo donde más se pierde tiempo en el tráfico en hora pico . (s/f). Diario La República. Recuperado 2024, de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/bogota-es-la-ciudad-del-mundo-donde-mas-se-pierde-tiempo-en-el-trafico-en-hora-pico-3655783>

PROYECTO DE ACUERDO N° 391 DE 2024

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER EL TELETRABAJO Y EL EMPLEO EN MODALIDAD HÍBRIDA Y SUPLEMENTARIA"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el Decreto Ley 1421 de 1993 artículo 12 numerales 1 y 7, la Constitución Política de 1991 artículo 313 numeral 9.

ACUERDA

Artículo 1° Objeto. El Objeto del presente acuerdo es dictar lineamientos para promover el teletrabajo y el empleo en modalidad híbrida en las entidades del distrito, con el fin de propender por una mejor calidad de vida de los empleados, una mejora en la movilidad en el distrito capital y una mitigación del impacto vehicular en el medio ambiente.

Artículo 2° Definiciones. Para efectos del presente Acuerdo, se tendrán en cuenta las definiciones establecidas en la Ley 2121 de 2021 en su Artículo 3, y en el Decreto Distrital 050 de 2023.

Parágrafo primero: La expresión "trabajo híbrido" se asemeja a la definición de "trabajo en modalidad suplementaria" contenida en el Decreto Distrital 050 de 2023, en el entendido que comprende a los trabajadores que laboran dos (2) o tres (3) días a la semana en su propio domicilio o un lugar autorizado y el resto de los días en las instalaciones de las entidades u organismos distritales.

Artículo 3°. Fomento del Teletrabajo y/o del trabajo híbrido. Las entidades distritales y sus dependencias propenderán por el aumento y la inclusión progresiva de los servidores públicos en la modalidad de teletrabajo y/o trabajo híbrido, independientemente de su nivel jerárquico de empleo, siempre y cuando la naturaleza de su cargo sea teletrabajable y cumpla con los requisitos

establecidos por la normativa interna de cada entidad, de conformidad con el párrafo del artículo 4º del Decreto Distrital 050 de 2023 y de las demás normas vigentes en la materia. Para este fin, se trazarán unas metas anuales para aumentar el número de trabajadores en teletrabajo y/o trabajo híbrido.

Artículo 4º. Mutuo Acuerdo. La implementación del trabajo híbrido siempre será de mutuo acuerdo y las partes podrán determinar los días de presencialidad y teletrabajo que podrán ser fijos o variables.

Artículo 5º Circunstancias excepcionales o especiales que habilitan trabajo en casa. Por razones de orden público, intimidación o amenaza, la declaratoria de los estados de excepción a la que se refieren los artículos 212 a 215 de la Constitución Política, casos de emergencia sanitaria, calamidad pública o contingencias generadas por desastres naturales en la Ciudad de Bogotá, las entidades distritales podrán habilitar de manera inmediata la modalidad de trabajo en casa de manera temporal a cualquier funcionario que no cuente con dicha prerrogativa.

Parágrafo 1. La entidad competente determinará el término o duración del teletrabajo por circunstancias excepcionales y conservará la facultad de dar por terminada de modo unilateral la habilitación del trabajo en casa.

Parágrafo 2. Los funcionarios podrán manifestarle al jefe inmediato de su entidad, otras circunstancias excepcionales o especiales que habiliten trabajo en casa diferentes a las determinadas en este artículo, y la entidad determinará en cada caso concreto la viabilidad del trabajo en casa de manera excepcional.

ARTÍCULO 6º. La implementación del trabajo híbrido en las entidades del distrito de ninguna manera podrá afectar los derechos de los trabajadores, el derecho al descanso efectivo y a la desconexión laboral, ni los consagrados en la Constitución Política, la ley 2191 de 2022, el Código Sustantivo del Trabajo, los convenios internacionales en materia de jornada de trabajo ratificados por Colombia y las normas que adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7° Sector Privado. La administración distrital propenderá porque en el sector privado se aumente la implementación de modelos de teletrabajo y trabajo híbrido, en ese sentido, las entidades competentes fomentarán en el sector privado la divulgación y promoción del teletrabajo y el trabajo híbrido, junto con sus beneficios en la calidad de vida de los empleados, reducción de costos para la empresa, el impacto en la movilidad en el distrito capital y las posibles mitigaciones del impacto vehicular en el medio ambiente.

Artículo 8°. Trabajo Escalonado. En los casos donde no sea posible la implementación del teletrabajo, el trabajo híbrido, o incluso, en los días en los que el trabajador híbrido deba asistir a la oficina, la entidad distrital podrá evaluar de mutuo acuerdo con el trabajador la implementación de modelos de trabajo escalonado o de horario flexible en donde se permita que los trabajadores laboren en horarios escalonados que habiliten el ingreso y salida de trabajadores en horarios diferentes.

Artículo 9°. Informe. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., presentará anualmente al Concejo de Bogotá D.C. un informe detallando, de manera general, el número de contratistas de prestación de servicios de las diferentes entidades que desarrollan su objeto contractual presencialmente en las entidades distritales y el motivo de esta situación.

Artículo 10°. Publicación de resultados en materia de teletrabajo y trabajo híbrido. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., publicará anualmente en su portal web el balance de resultados de la implementación del teletrabajo y el trabajo híbrido en cada una de las entidades del distrito junto el balance en el cumplimiento de metas en su implementación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Cordialmente,

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA

Concejala de Bogotá D.C.

Partido Liberal Colombiano

PROYECTO DE ACUERDO N° 392 DE 2024

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y DEL MEDIO AMBIENTE MEDIANTE LINEAMIENTOS QUE DETERMINAN ACCIONES ORIENTADORAS SOBRE LA PRODUCCIÓN, USO, DISPOSICIÓN Y EFECTOS DE LOS ARTÍCULOS PIROTÉCNICOS Y FUEGOS ARTIFICIALES Y SE CREA LA MESA TÉCNICA PARA GARANTIZAR EL BIENESTAR Y PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES FRENTE A LOS EFECTOS ADVERSOS DE LA PÓLVORA"

“La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precavido cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros.”

Sentencia T-154/13

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según Conkling y Mocella (2018), la palabra pirotecnia “Proviene del sustantivo griego <<pyr>> que significa fuego y de <<techne>> que significa arte. Por lo que podría reconocerse a la pirotecnia como << el arte del fuego>> (...) involucrando reacciones químicas de transferencias de electrones o de oxidación – reducción, capaces de liberar un gran exceso de energía a través de la combinación de nitrato de potasio (salitre 75 %), carbón vegetal (15 %) y azufre (10 %) que se mezclan, humedecen y muelen hasta tener un alto grado de homogeneidad que se enciende y quema rápidamente, siendo denominada como pólvora” (p. 1 – 3).

A partir de esto, fueron creados los fuegos artificiales, los cuales “son dispositivos que incorporan una o más composiciones pirotécnicas y se utilizan con fines de entretenimiento o artísticos desde su origen histórico en China y posterior divulgación en Europa” (Sturman, 2017, p.24). De este modo, se hicieron populares y lograron llegar a los “Estados Unidos y Canadá y posteriormente a Sudamérica. En eventos de todo el mundo es muy común entonces, el uso de fuegos artificiales y diversos tipos de pirotecnia para celebraciones y espectáculos, no obstante, en varios países, su utilización por parte de la población está prohibida bajo la responsabilidad de las autoridades municipales o nacionales” (Más, Dall’Orso, Tórtora y Prego, 2017, p. 270). En este sentido, llegaron a Colombia y cumplieron con las mismas funciones, y contaron con la misma popularidad que en el resto del mundo.

Así pues, en Colombia, actualmente, el uso y de la pólvora está regulado por la **Ley 2224 DE 2022** “por medio de la cual se garantizan los derechos fundamentales a la vida, la integridad física, la salud y la recreación de todos los habitantes en especial los niños, niñas y adolescentes en el territorio nacional mediante la regulación del uso, la fabricación, la manipulación, el transporte, el almacenamiento, la comercialización, la compra, la venta y el expendio de pólvora y productos pirotécnicos en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”.

Asimismo, se establecen los requisitos para poder ejercer la fabricación, manipulación, transporte, almacenamiento, comercialización, compra, venta de pólvora, artículos pirotécnicos o fuegos artificiales, es menester autorización previa certificada de los alcaldes municipales o distritales de conformidad con lo dispuesto en la **Ley 670 de 2001** y la **Ley 1801 de 2016**. Por lo cual, se señala el procedimiento para la solicitud del permiso para las demostraciones públicas, cual, en el marco de la autonomía de las entidades territoriales, corresponderá a las alcaldía municipal o distrital. Por otra parte, se establecen las condiciones técnicas de seguridad, resaltando, entre otros aspectos que, se deberán cumplir con las normas nacionales e internacionales vigentes en Colombia. Con relación al transporte, se señala que los transportadores de pólvora, productos pirotécnicos, o fuegos artificiales, además de las normas nacionales e internacionales vigentes en Colombia, deberán cumplir con requisitos técnicos, con el fin de garantizar los derechos a la vida, la integridad física, la salud y la recreación.

Con todo, la anterior, es claro que la relación de la pólvora y la pirotecnia con el ser humano es de larga data y tiene un significado profundo, esto último no siendo así en Colombia. Y es que, es utilizada ampliamente en las festividades, como las decembrinas o de fin de año. Por tanto, es necesario revisar los efectos que tiene el uso de esta en las personas, los seres vivos y el ambiente. Esto, además, teniendo en cuenta que en otros países se han está llevando a cabo medidas para limitar su acceso y uso por parte de las personas e incluso para prohibirlo.

Así pues, desde 2019 en Suecia solo se podrá acceder a pólvora y pirotecnia mediante una licencia, en Alemania, donde en varias ciudades hay prohibición total o parcial sobre estos o en Polonia donde las celebraciones al aire libre ya no contarán con el uso de pirotecnia; todo esto lo expone Euronews en un artículo publicado el 30 de diciembre de 2019.

De igual manera, en Chile la **LEY 19680** “prohíbe el uso de fuegos artificiales, mediante reforma de la ley nº17.798, sobre control de armas y explosivos, y prohíbe la venta al público de fuegos artificiales y regula la realización de espectáculos pirotécnicos masivos”. Siguiendo con esto, está el caso de Uruguay donde, siguiendo el diario El Observador, en seis de los 19 departamentos que conforman Uruguay —Flores, Río Negro, Canelones, Salto, Artigas y Lavalleja— **prohibieron los fuegos artificiales tanto para uso doméstico, como en espectáculos.**

Ulteriormente, en Colombia se han llevado a cabo iniciativas sobre la materia; cabe resaltar que, el Ministerio de Salud y Protección Social, presentó la estrategia institucional: #ElCambioEsSinPólvora el cual tiene como objetivo, entre otros, aumentar los esfuerzos para que las festividades navideñas se reduzcan las lesiones por pólvora. Esta estrategia surgió como política institucional para reducir significativamente, las cifras del año 2021, las cuales, de acuerdo con el Instituto Nacional de Salud (INS), “(...) llegó a 1.174 lesionados. 810 fueron adultos, 353 de ellos estaban bajo efectos del alcohol, 364 eran niños, niñas y adolescentes y, de este grupo, 35 registraron, además, consumo de bebidas alcohólicas. En cuanto a esta población de afectados, el ICBF inició 75 Procesos Administrativos de Restablecimiento de Derechos (PARD), brindó asistencia y asesoría a la familia en 152 casos y amonestó a 38 madres, padres y cuidadores determinando su asistencia obligatoria a un curso para fortalecer sus capacidades parentales”.

Habiendo dicho lo anterior, en lo que sigue se analizara en profundidad los efectos que tiene la pólvora y la pirotecnia para las personas, los animales tanto de casa con silvestre y el medio ambiente.

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo, tiene por objeto garantizar la protección de los animales y del medio ambiente mediante lineamientos que determinan acciones orientadoras sobre la producción, uso, disposición y efectos de los artículos pirotécnicos y fuegos artificiales y se crea la mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales frente a los efectos adversos de la pólvora”.

El proyecto pretende que la función de los diferentes sectores de la administración pública se articule para garantizar la disminución de las afectaciones al ambiente y a los animales. Así mismo, en conexidad con la salud de las personas que también se ve afectada por el uso de pólvora.

Con el presente proyecto, se pretende además generar un insumo con perspectivas a la revisión próxima revisión ordinaria del POT de Bogotá, donde particularmente la definición de las determinantes ambientales ha sido clave en el proceso con los ciudadanos. La normativa nacional e internacional que protege los derechos al ambiente sano, la expedición de la reforma a la salud y las perspectivas de cuidado y prevención que el Distrito debe adelantar en el marco del acelerado proceso de calentamiento global, y que deben servir de insumo para la formulación de políticas locales que permitan mitigar el impacto de las actividades como la pirotecnia.

Así las cosas, urge a esta Corporación, tomar medidas para proteger el ambiente, a los animales y la salud de los ciudadanos.

II. CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIÓN

Afectación al ser humano

Siguiendo con lo anterior, la pólvora afecta en gran medida la salud de las personas, esto es afectaciones de carácter externo e interno. Así, según el protocolo de la vigilancia de la salud pública de 2020 sobre las lesiones por pólvora pirotécnica, a cargo del Instituto Nacional de Salud; “las

quemaduras, seguidas por las lesiones oculares, las de tipo laceración (generalmente por penetración de cuerpos extraños en los ojos durante el estallido, lo que causa también laceraciones de párpado). Las amputaciones se presentan generalmente por el estallido anticipado del artefacto, sobre todo en dedos; no son raras las amputaciones de genitales en niños a quienes se les explota la pólvora en el bolsillo de sus pantalones. También están las lesiones auditivas, cuando el material pirotécnico explota muy cerca de los espectadores, y las contusiones producidas por el impacto que produce el material cuando explota sobre los tejidos. Generalmente, las lesiones por pólvora comprometen varios órganos o sistemas de manera simultánea en un mismo paciente”.

A propósito de lo anterior, el mismo protocolo expone las siguientes cifras de afectad por la pólvora: En año 2 018 se notificaron al Sivigila, 1 233 casos de lesiones por pólvora pirotécnica un aumento de 6,4 % (74) en comparación con 2017, el 79,2 % (977) de los lesionados fueron en hombres y el 20,8 % (256) mujeres. El 36,2 % (447) de los lesionados eran menores de edad. Los tipos de lesión más frecuentes fueron: quemaduras (88,6 %), laceraciones (70,5 %) y contusiones (28,9 %). Se notificaron 140 casos de personas que presentaron amputación de alguna parte del cuerpo, el 21 % (30) en menores de edad.

Por último, y siguiendo este protocolo, los dispositivos que más producen lesiones son *“de petardos, cohetes hechos con botellas y bengalas. Si bien parecen inofensivas, las bengalas representan el peligro más grande para los niños pequeños porque los padres no las ven como explosivas y parecen relativamente seguras, sin embargo, las luces de bengala pueden llegar a emitir cerca de 2.000°F, lo cual es suficiente para causar una quemadura de tercer grado”.*

Mediante CIRCULAR CONJUNTA EXTERNA 042 de 2017 (Noviembre 27) Entre diciembre y enero, las lesiones por pólvora y las intoxicaciones por fósforo blanco, aumentan en comparación con otros períodos debido a las festividades que se celebran en esa temporada. Estas lesiones afectan la vida, la salud, la integridad física y emocional de las personas y ocasionan impactos sociales, ambientales y pérdidas económicas significativas. Lamentablemente, dejan profundas secuelas, tragedia y dolor en las familias. Particularmente la manipulación y el uso inadecuado de la pólvora afecta a los niños, niñas y adolescentes, quienes, por su menor percepción del riesgo, se ven expuestos con mayor frecuencia a sufrir lesiones e incluso perder la vida.

Afectación a la fauna silvestre, y animales domésticos.

En 1977 fue adoptada la Declaración Universal de los Derechos de los Animales por Liga Internacional de los Derechos del Animal en 1977, que la proclamó al año siguiente. Posteriormente, fue aprobada por la Organización de Naciones Unidas (ONU) y por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). En esta declaración se establece que todo animal posee derechos y que el desconocimiento y desprecio de dichos derechos han conducido y siguen conduciendo al hombre a cometer crímenes contra la naturaleza y los animales. De igual manera, en Colombia los animales están protegidos por la ley 1774 de 2016, en la cual el artículo 1 reza lo siguiente: *“Objeto. Los animales como seres sintientes no son cosas, recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial, el causado directa o indirectamente por los humanos, por lo cual en la presente ley se tipifican como punibles algunas conductas relacionadas con el maltrato a los animales, y se establece un procedimiento sancionatorio de carácter policivo y judicial”*.

En este orden de ideas, se hace presente que tanto a nivel internacional como nacional el bienestar y protección de los animales es importante. Y es que, además los animales domésticos y silvestres siempre han acompañado al ser humano y han sido de vital importancia para su desarrollo emocional, ético e inclusive económico. No obstante, los animales siguen enfrentado maltrato y perjuicios por parte de los humanos, como es el caso de las consecuencias y problemas que ocasiona el uso de fuegos artificiales por medio de pólvora contra los animales.

Por ejemplo: En diciembre 2022 el IDPYBA publicó un informe donde explica que por la explosión de pólvora se registraron “48 casos, de los cuales 44 eran perros, tres gatos y una lechuza (animal silvestre atendido por la Secretaría Distrital de Ambiente)”. Por otra parte, la revista Semana en 2022 presentó un reportaje, en el cual se expone que “4.000 animales afectados por la pólvora en Cali se han reportado en los últimos años en medio de las fiestas decembrinas”, esto según el informe “Los silencios del ruido” presentado por el Movimiento Animalista del Valle y Conexión Animal.

En esta medida, es pertinente profundizar en las consecuencias y afectaciones que esta práctica en los animales y porque esto implica el deterioro de la salud y bienestar de los mismos. Entonces,

con esto en mente se expondrá los efectos de la pólvora en los animales domésticos, fundamentalmente perros y gatos, y en los animales silvestres.

Así pues, con respecto a los animales domésticos, estos sufren, según Sánchez (2017) principalmente de miedo y ansiedad. “El miedo se define como un estado emocional desagradable que se desencadena por la percepción de estímulos amenazantes” (Pakpour y Griffiths, 2020, p.59). De este modo, por ejemplo, en el caso de los perros... El miedo se manifiesta a través de “respuestas fisiológicas como taquicardia, hipersalivación o eliminación, junto con respuestas conductuales asociadas a defensa, evitación o huida” (Sherman y Mills, 2008). En este sentido, si la exposición al miedo es prologando el animal puede desarrollar una fobia a la causa de su miedo, en este caso el ruido producido por la pólvora. Al respecto, los signos fisiológicos que se presentan con las fobias pueden “mencionar el incremento de las frecuencias cardíaca y respiratoria, cambios vasomotores, temblor o parálisis, aumento de la salivación y alteraciones gastrointestinales. Los signos conductuales pueden incluir cambios en la actividad (inmovilidad, deambulación, caminar en círculos, cambios en el apetito, incluyendo la anorexia; y conductas como la búsqueda de contacto o proximidad con personas u otros perros” (Sherman y Mills, 2008).

Dicho esto, ¿por qué el sonido de la explosión de pólvora genera estos efectos en los animales domésticos? La respuesta es el impacto auditivo que estos tienen sobre los animales. Puesto que los animales tienen una mayor capacidad auditiva que los humanos, esto es mientras que los “seres humanos solo pueden escuchar hasta 20 mil Hertz, los animales pueden hacerlo desde 25 mil Hertz hasta 100 mil Hertz”, indico el veterinario Juan Camilo Gonzales entrevistado por Radio Nacional de Colombia. De este modo, las explosiones de fuegos artificiales pueden emitir sonidos de 150 hasta 190 decibelios, y se estima que a partir de los 65 decibelios inician efectos de estrés en todos los animales. Dados los efectos aturdidores en ellos, American Society for the Prevention of Cruelty to Animals advierte que el 20 por ciento de los casos de animales extraviados se produce por las reacciones a los sonidos de la pólvora y de los truenos durante una tormenta, informa la Radio Nacional de Colombia en un artículo publicado el 10 de noviembre de 2020.

Siguiendo con esto, es momento de revisar el impacto de las explosiones de pólvora en la fauna silvestre. Así, según Julio Oyola, médico veterinario y coordinador del Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre, CAV, entrevistado por el Área Metropolitana del Aburra, “son las

aves las más vulnerables ante el estallido de la pólvora. Indicó que estas tienen siete o diez veces más desarrollados sus oídos a comparación al de los seres humanos, por lo que es común que se desorienten, colisiones y en ciertos casos abandonen sus nidos”. De igual manera, en un artículo presentado el 8 de diciembre de 2020 la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) “hizo un llamado a todas las personas y los organismos municipales de su jurisdicción para evitar el uso de la pólvora por el grave daño que causa a la fauna y flora. Según Carlos Bello, director de Evaluación, Seguimiento y Control Ambiental de la CAR Cundinamarca, diferentes estudios clínicos demuestran que el ruido por la explosión de la pólvora puede ocasionar en los animales pérdida transitoria de la capacidad auditiva, afectaciones al sistema respiratorio, extravíos, trastornos de ansiedad y hasta muerte súbita”.

Esto también adicionado con “la contaminación atmosférica que generan los materiales con los que se hacen las bengalas, los animales, por tener los sentidos más agudos que los humanos, son víctimas de pánico y estrés lo que puede incrementar su ritmo cardíaco e incluso provocar su muerte por la escasa respuesta al racionalizar el miedo”, explicó Bello. Y es que, al igual que lo dicho por Oyola, “las aves son algunas de las más afectadas, el ruido las desorienta y hace que huyan, situación que deriva en la pérdida de biodiversidad al Kempo que afecta procesos reproductivos y migratorios”. De la misma manera, la CAR afirma que “Nosotros desde la CAR hacemos recomendaciones directamente con los organizadores de las diferentes festividades navideñas para que se disminuya el uso de la pólvora que afecta a las aves porque les hace perder la ubicación evitando que lleguen a los nidos”, expresó Hernán Garzón, director Regional Almeidas y Guatavita.

Afectación al medio ambiente.

De igual modo, el uso de la pólvora genera daños y problemas para el medio ambiente. Esto debido a que “la calidad del aire también se ve comprometida durante la alborada y demás celebraciones. A las partículas contaminantes por combustibles fósiles, se suman los residuos de monóxido de carbono y otros químicos que se concentran en el ambiente debido a las detonaciones de pólvora”, esto según un artículo publicado por Redacción UdeA Noticias. Y es que, “los componentes de la pólvora, entre ellos el carbón, nitrato de potasio, bario y fósforo blanco, afectan el hígado principalmente, causan fallas hepáticas, neurológicas, alteraciones del potasio y alteran el transporte del oxígeno en la sangre (...) una inhalación prolongada del humo en espacios cerrados

puede ocasionar daños neurológicos y enfermedades asociados con la movilidad como el párkinson, alteraciones cognitivas, en la memoria y el aprendizaje”, explica María Gabriela García, toxicóloga y docente de la Facultad de Medicina; entrevistada para el artículo antes mencionado.

Siguiendo con esto, la toxicóloga de la HSVF, Juliana Quintero Aguirre entrevistada por Claudia Arango Holguín para “El Colombiano” coincide con lo anterior, en tanto, “que hay agentes comunes en todos los productos que tienen pólvora, como nitrato de potasio, carbón y azufre en diferentes concentraciones”. Así mismo, para este reportaje, Hilda Palacio, docente de Ecología de la Universidad Ces, detalla que el aire se contamina al quemar pólvora, porque se generan monóxido de carbono y las ya mencionadas partículas PM2.5., “asociado a esa pirotecnia hay otros químicos que son los que dan los colores, sustancias supremamente contaminantes y algunos metales pesados: arsénico, cromo, cobre, níquel y selenio”. Estos pueden generar problemas con solo respirarlos, “enfermedades respiratorias y complicaciones cardíacas”, dice la toxicóloga. Hay otro problema, la lluvia ácida. El Ideam la define como una “lluvia contaminada, cuando los óxidos de azufre y de nitrógeno intervienen en la química de la atmósfera y en su equilibrio causando que el PH de la lluvia disminuya”, y esto produce efectos negativos sobre ecosistemas acuáticos y terrestres, afectando árboles, plantas y cultivos, acidificando lagos y ríos y deteriorando edificaciones y demás infraestructura física”.

Es claro, que el Estado es una sociedad constituida para regular las relaciones humanas en condiciones de equidad social; desde esta lógica, como asociados debemos generar las herramientas ciudadanas y normativas que permitan superar la situación de vulnerabilidad de los mismos asociados.

A pesar de que la ciudad tiene unas condiciones topográficas y meteorológicas que contribuyen en la continua renovación del aire ya sea por el lavado con presencia de lluvias o la recirculación de corrientes de aire que chocan en los cerros orientales, no es alentador el reporte de la Organización Mundial de salud - OMS, en el que afirma que el aire de la ciudad no cumple con las concentraciones permitidas de contaminantes que atentan con la salud del ser humano (PM10 y PM2,5).

Otro aspecto importante, es que, aunque son notorios los esfuerzos adelantados por el distrito, se percibe que están encaminados en la reducción de los contaminantes efecto invernadero más que

al material particulado (PM), el cual como ya se ha mencionado, es generador de complicaciones de salud pública, con enfermedades de tipo cardiovascular, accidentes cerebrovasculares, neuropatía obstructiva crónica y cáncer de pulmón.

Lo que se halla curioso es que los estudios ambientales, no se hacen en articulación con los estudios sobre salud pública, y por lo tanto, no se han formulado acciones sancionatorias ambientales. No obstante, la salud ha sido un criterio menospreciado en este análisis, pues no se tienen estudios claros que demuestren las afectaciones a la salud humana y tampoco se ha tenido en cuenta el principio de precaución que deberían tener las autoridades públicas en el proceso de autorización para el funcionamiento de estas estructuras.

De acuerdo con todo lo expuesto y siendo insistentes con la aplicación imperiosa del principio de precaución en la materia de que trata el presente proyecto de acuerdo, resulta fundamental resaltar que el Convenio sobre la Diversidad Biológica de Río de Janeiro de 1992 incluyó 27 principios generales, advirtiendo que, con el fin de proteger el ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución, conforme a sus capacidades, *“cuando haya peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”*. Así mismo, este principio fue incorporado al ordenamiento jurídico colombiano a través del numeral 6° del artículo 1° de la Ley 99 de diciembre 22 de 1993, que lo definió: *“las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente”*.

En el mismo sentido, en Sentencia C-293 de abril 23 de 2002 la Honorable Corte Constitucional, explicó que la autoridad ambiental es competente para aplicar el principio de precaución, mediante un acto administrativo motivado, en el caso de observarse *“un peligro de daño, que éste sea grave e irreversible, que exista un principio de certeza científica, así no sea esta absoluta, que la decisión que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente”*. También, en sentencia T-299 de abril 3 de 2008, M. P. Jaime Córdoba Triviño, la Corte realizó un resumen completo de la jurisprudencia constitucional existente hasta ese momento sobre la relevancia, el

alcance y la aplicación en el ordenamiento jurídico interno del mencionado principio, concluyendo:

*“(i) El Estado Colombiano manifestó su interés por aplicar el principio de precaución al suscribir la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo; (ii) el principio hace parte del ordenamiento positivo, con rango legal, a partir de la expedición de la Ley 99 de 1993; (iii) esta decisión del legislativo no se opone a la constitución; por el contrario, es consistente con el principio de libre autodeterminación de los pueblos, y con los **deberes del Estado relativos a la protección del medio ambiente**; (iv) el Estado ha suscrito otros instrumentos internacionales, relativos al control de sustancias químicas en los que **se incluye el principio de precaución como una obligación que debe ser cumplida de conformidad con el principio de buena fe del derecho internacional**; (v)... el principio de precaución se encuentra constitucionalizado pues se desprende de la internacionalización de las relaciones ecológicas (art. 266 CP) y de los deberes de protección y prevención contenidos en los artículos 78, 79 y 80 de la Carta.”*

Así pues, según la honorable Corte Constitucional en sentencia T-154/13, el principio de precaución conlleva la adopción de medidas eficaces para precaver la degradación del ambiente y la afectación a la salud a corto, mediano y largo plazo, sin que pueda sacrificarse su aplicación en aras de la inmadurez científica.

Así mismo, como criterio auxiliar, vale la pena anotar que el Consejo de Estado, en sentencia radicado 11001-03-15-000-2018-00083-01 y que analizó el ordenamiento jurídico relacionado con la competencia de los municipios para regular la actividad minera y petrolera, determino que:

- “1. Las autoridades locales y nacionales con competencias concurrentes deben coordinar el ejercicio de sus funciones.*
- 2. Si no se logra una concertación entre los distintos niveles decisorios, prima la competencia de las autoridades municipales porque, en virtud del principio de subsidiariedad, son la autoridad más cercana a los ciudadanos.*
- 3. Los municipios pueden prohibir la actividad minero- energética en sus territorios en*

ejercicio de sus competencias de protección del medio ambiente y reglamentación del uso del suelo.”

Por su parte, y en esa misma línea, el 30 de septiembre de 2022, el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Mocoa, afirmó que las funciones en materia ambiental del municipio se sujetan a los principios de armonía regional, gradación normativa y rigor subsidiario, este último establece que las autoridades medioambientales, que en el caso en concreto son la alcaldía y el Consejo Municipal como entes territoriales, **pueden limitar con la regulación ambiental, derechos individuales o libertades públicas para la preservación del medio ambiente, y éstas podrán hacerse sucesivas y respectivamente más rigurosas pero NO más flexibles**, por las autoridades de nivel regional, teniendo en cuenta que las normas nacionales se convierten en un parámetro mínimo que no puede ser flexibilizado por las autoridades territoriales, es decir que a nivel municipal y departamental se puede adoptar una reglamentación ambiental más rigurosa a la de nivel nacional.”²⁷

En suma, y recalcando que el uso de la pirotecnia y la pólvora ha demostrado ser motivo de afectaciones en todos los ámbitos donde está presente, es decir, personas, las cuales sufren mutilaciones y quemaduras por la explosión de pólvora o ven afectado su sistema respiratorio por el humo producido por esta; animales, a los cuales el sonido de las explosiones puede propinarles miedo, problemas auditivos o incluso la muerte; y ambiente, el cual es contaminados en gran medida por el material articulado proveniente de la pirotecnia. Y es que, además, la normativa vigente sobre la materia ha sido deficiente en disminuir o mitigar dichos efectos, por lo tanto, se hace menester que se lleve a cabo medidas que solucionen esta problemática, de manera, directa y eficiente.

En este sentido, el camino a seguir parece bastante claro, el cual es alejarse del uso de estos dispositivos para cualquier evento o espectáculo, esto siguiendo la tendencia mundial, donde en los diferentes países las medidas que se están implementando van desde desincentivar y restringir la producción, distribución y venta de estos dispositivos hasta incluso su total prohibición.

²⁷ https://asociacionminga.co/se-ratifica-la-prohibicion-de-la-mineria-en-mocoa/#_ftnref2

En este sentido, resulta necesario que el Concejo de Bogotá, como órgano competente para tomar medidas para la protección del ambiente y de la salud de los ciudadanos, adopte medidas para dictar lineamientos sobre la pirotecnia en el distrito capital.

ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA QUE PUEDEN ASUMIR LOS DIFERENTES SECTORES DE LA ADMINISTRACIÓN EN EL SISTEMA DE ATENCIÓN INTEGRAL:

1. Secretaría Distrital de Salud:

Es la entidad rectora en salud en Bogotá D.C. responsable de garantizar el derecho a la salud a través de un modelo de atención integral e integrado y la gobernanza, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población del Distrito Capital. En este sentido, la SDS es responsable de los estudios y actuaciones correspondientes a la salud pública, formulando acciones de prevención y atención a los posibles daños a la salud de los Bogotanos.

2. Secretaría de Ambiente:

La Secretaria Distrital de Ambiente, como autoridad ambiental del Distrito Capital propende por el desarrollo sostenible de la ciudad, formulando promoviendo y orientando políticas, planes y programas que permitan la conservación, protección y recuperación del ambiente y de los bienes y servicios naturales de la Estructura Ecológica Principal y de las áreas de interés ambiental; para mejorar su calidad de vida, la relación entre la población y el entorno natural, el disfrute de los derechos fundamentales y colectivos del ambiente, respondiendo a las acciones encaminadas a la adaptación y mitigación al cambio climático, reverdeciendo a Bogotá y promoviendo la participación de la ciudadanía en todas sus dimensiones y el cambio de los hábitos de vida.

Así las cosas, y en concordancia con lo dispuesto en la legislación colombiana, la SDA como autoridad ambiental del Gran Centro Urbano, debe dar aplicación a los principios consagrados en la Ley 99 de 1993, así como a toda la normativa internacional incorporada a través del bloque de constitucionalidad, de acuerdo con el artículo 94 de la Constitución Política Nacional.

3. Secretaría Distrital de Planeación

Diseñar y liderar la planeación territorial, económica social y ambiental, y la articulación de las políticas públicas en el Distrito Capital en búsqueda del bienestar de todos, en un territorio equitativo, sostenible, competitivo e integrado con la región. De esta manera, deberá incorporar como determinante ambiental para la ciudad, las presuntas consecuencias del funcionamiento de los hornos al interior de las ciudades.

Como sector, deberá propender por la actualización de los planes maestros y de su compatibilidad con las nuevas realidades, así como con las consecuencias adversas que equipamientos como los presentados mediante este proyecto, puedan causar en la población.

4. Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal

El Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal tiene por objeto la elaboración, ejecución, implementación, coordinación, vigilancia, evaluación y seguimiento de planes y proyectos encaminados a la protección y el bienestar de la fauna silvestre y doméstica que habita en el Distrito.

5. Secretaria Distrital de Educación

La Secretaría de Educación del Distrito tiene por objeto orientar y liderar la formulación y ejecución de políticas, planes y programas para garantizar el derecho a la educación y asegurar a la población el acceso al conocimiento y la formación integral.

6. Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá

La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá tiene como objeto proteger la vida, el ambiente y el patrimonio, a través de la gestión integral de riesgos de incendios, atención de rescates en todas sus modalidades e incidentes con materiales peligrosos en Bogotá y su entorno.

III. MARCO JURÍDICO

A. DE ORDEN INTERNACIONAL

- Convenio sobre la Diversidad Biológica de Río de Janeiro de 1992.
- Declaración Universal de los Derechos de los Animales de 1978.
- Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres de 1983.
- Convenio europeo para la protección de animales de compañía de 1987.
- Tratado de Ámsterdam de 1997 (con el cual se modifica el tratado de la Unión Europea) se les concedió a los animales el estatus de seres sintientes, es decir capaces de sentir placer, dolor y temor.
- Declaración A/66/750 de 2012 adoptada por la Asamblea General de la ONU hizo énfasis en la necesidad de proteger el bienestar animal para las generaciones presentes y futuras

B. DE ORDEN CONSTITUCIONAL

Sentencia C-339 de 2002 Corte Constitucional de Colombia:

“El principio de precaución señala que, en caso de presentarse una falta de certeza científica absoluta frente a la exploración o explotación minera de una zona determinada, la decisión debe inclinarse necesariamente hacia la protección de medio ambiente, pues si se adelanta la actividad minera y luego se demuestra que ocasionaba una grave daño ambiental, sería imposible revertir sus consecuencias”.

Sentencia T-774 de 2004 Corte Constitucional de Colombia:

“El principio de precaución señala que, en caso de presentarse una falta de certeza científica absoluta frente a la exploración o explotación minera de una zona determinada, la decisión debe inclinarse necesariamente hacia la protección de medio ambiente, pues si se adelanta la actividad minera y luego se demuestra que ocasionaba una grave daño ambiental, sería imposible revertir sus consecuencias”.

Sentencia T-299 de 2008 Corte Constitucional de Colombia:

“El principio de precaución es actualmente una herramienta hermenéutica de gran valor para determinar la necesidad de intervención por parte de las autoridades públicas ante daños potenciales al medio ambiente y la salud pública. La utilización de esta herramienta no se opone a ningún principio constitucional. Sin embargo, debe tenerse presente que se trata de un enfoque excepcional y alternativo frente al principio de certeza científica”.

Fallo 66203 de 2013 Consejo de Estado:

“Debe aclararse que este principio no nació en Colombia, pues su aplicación a nivel mundial proviene de diversos tratados y convenios internacionales sobre el medio ambiente, que han tenido aplicación en el derecho nacional al haber sido celebrados y/o ratificados por el Estado Colombiano, al tenor de lo dispuesto en el artículo 226 Constitucional, sobre la internacionalización de las relaciones ecológicas. Ello, dicho sea de paso, ha hecho que el país adopte varios principios ambientales universalmente establecidos, siendo uno de ellos precisamente el de precaución”.

Sentencia T-154 de 2013 Corte Constitucional de Colombia:

“La Corporación en fallo C-293 de abril 23 de 2002 explicó que la autoridad ambiental es competente para aplicar el principio de precaución, mediante un acto administrativo motivado, en el caso de observarse un peligro de daño, que éste sea grave e irreversible, que exista un principio de certeza científica, así no sea esta absoluta, que la decisión que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente. Después, en sentencia T-299 de abril 3 de 2008, la Corte concluyó: (i) El Estado Colombiano manifestó su interés por aplicar el principio de precaución al suscribir la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo; (ii) el principio hace parte del ordenamiento positivo, con rango legal, a partir de la expedición de la Ley 99 de 1993; (iii) esta decisión del legislativo no se opone a la constitución; por el contrario, es consistente con el principio de libre autodeterminación de los pueblos, y con los deberes del Estado relativos a la protección del medio ambiente; (iv) el Estado ha suscrito otros instrumentos internacionales, relativos al control de sustancias químicas en los que se incluye el principio de precaución como una obligación que debe ser cumplida de conformidad con el principio de buena fe del derecho internacional; (v) el principio de precaución se encuentra constitucionalizado pues se desprende de la internacionalización de las relaciones ecológicas (art.266 CP) y de los deberes de protección y prevención contenidos en los artículos 78, 79 y 80 de la Carta”.

Sentencia T-204 de 2014 Corte Constitucional de Colombia:

“Se aplica en los casos en que ese previo conocimiento no está presente, pues tratándose de éste, el riesgo o la magnitud del daño producido o que puede sobrevenir no son conocidos con anticipación, porque no hay manera de establecer, a mediano o largo plazo, los efectos de una acción, lo cual tiene su causa en los límites del conocimiento científico que no permiten adquirir la certeza acerca de las precisas consecuencias de alguna situación o actividad, aunque se sepa que los efectos son nocivos”.

Sentencia T-397 de 2014 Corte Constitucional de Colombia:

“El principio de precaución supone que existen evidencias científicas de que un fenómeno, un producto o un proceso presentan riesgos potenciales a la salud o al medio ambiente, pero esas evaluaciones científicas no son suficientes para establecer con precisión ese riesgo. Y es que, si no hay evidencias básicas de un riesgo potencial, no puede arbitrariamente invocarse el principio de precaución para inhibir el desarrollo de ciertas prácticas comerciales o investigativas. Por el contrario, en los casos de que haya sido detectado un riesgo potencial, el principio de precaución obliga a las autoridades a evaluar si dicho riesgo es admisible o no, y con base en esa evaluación deben determinar el curso de acción”.

Sentencia T-672 de 2014 Corte Constitucional de Colombia:

“Las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente”.

Fallo 0143 de 2015 Tribunal Administrativo de Cundinamarca:

“El principio de precaución se aplica cuando el riesgo o la magnitud del daño producido o que puede sobrevenir no son conocidos con anticipación, porque no hay manera de establecer, a mediano o largo plazo, los efectos de una acción, lo cual generalmente ocurre porque no existe conocimiento científico cierto acerca de las precisas consecuencias de alguna situación o actividad, aunque se sepa que los efectos son nocivos”.

Concepto 95 de 2016 Secretaría Distrital de Planeación:

“Conceptúa sobre la operancia del principio de precaución en aras de tutelar el derecho colectivo a un ambiente sano, informando que la Corte determinó los elementos exigidos para la adopción de medidas fundadas en este principio al contemplar que la adopción de medidas fundadas en el principio de precaución debe contar con los siguientes elementos: (i) que exista peligro de daño, (ii) que este sea grave e irreversible, (iii) que exista un principio de certeza científica, así no sea ésta absoluta, (iv) que la decisión que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente y (v) que el acto en que se adopte la decisión sea motivado”.

Sentencia T-622 de 2016 Corte Constitucional de Colombia:

“El principio de precaución se erige como una herramienta jurídica de gran importancia, en tanto responde a la incertidumbre técnica y científica que muchas veces se cierne sobre las cuestiones ambientales, por la inconmensurabilidad de algunos factores contaminantes, por la falta de sistemas adecuados de medición o por el desvanecimiento del daño en el tiempo”.

Sentencia T-080 de 2017 Corte Constitucional de Colombia:

“El principio de precaución se aplica cuando el riesgo o la magnitud del daño generado o que puede sobrevenir no son conocidos con anticipación, porque no hay manera de establecer, a mediano o largo plazo, los efectos de una acción, lo cual generalmente ocurre por la falta de certeza científica absoluta acerca de las precisas consecuencias de un fenómeno, un producto o un proceso”.

Sentencia T-236 de 2017 Corte Constitucional de Colombia:

“La Corte determina que el principio de precaución no responde exclusivamente al peligro, noción que se refiere exclusivamente a una posibilidad de daño. Este responde más bien al riesgo, es decir, a un cierto grado de probabilidad de un daño, en las situaciones en que la magnitud de dicha probabilidad no se ha podido establecer con certeza”.

Fallo 00222 de 2019 Consejo de Estado:

La Corte determina que el principio de precaución no responde exclusivamente al peligro, noción que se refiere exclusivamente a una posibilidad de daño. Este responde más bien al riesgo, es decir, a un cierto grado de probabilidad de un daño, en las situaciones en que la magnitud de dicha probabilidad no se ha podido establecer con certeza. En ese orden de ideas, se destaca que uno

de los elementos esenciales del principio de precaución es la existencia de un mínimo de certeza que, aunque insuficiente e incompleto, permite partir de un punto cierto y no de una ignorancia absoluta. Esto, además, sirve para diferenciar el principio de precaución del de prevención, los cuales son muchas veces utilizados indistintamente. Como se indicó, el principio de precaución parte de que exista un mínimo de seguridad sobre los efectos de la actividad, mientras que el de prevención parte de que se produzca certidumbre en ellos. (Subrayas de la Sala).

CONSTITUCIÓN POLITICA:

- **Artículo 79.** Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.
- **Artículo 94:** La enunciación de los derechos y garantías contenidos en la Constitución y en los convenios internacionales vigentes, no debe entenderse como negación de otros que, siendo inherentes a la persona humana, no figuren expresamente en ellos.
- **Artículo 366.** El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

C. DE ORDEN LEGAL Y NORMATIVO

- Ley 99 de 1993
- Ley 9ª de 1979 establece que: "En la importación, fabricación, almacenamiento, transporte, comercio, manejo o disposición de sustancias peligrosas deberán tomarse todas las medidas y precauciones necesarias para prevenir daños a la salud humana, animal o al ambiente";

- Resolución 601 de 2006 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible– “Por la cual se establece la Norma de Calidad del Aire o Nivel de Inmisión, para todo el territorio nacional en condiciones de referencia.”
- **Resolución 2153 de 2010 Ministerio de Ambiente, vivienda y Desarrollo territorial** - “Por la cual se ajusta el Protocolo para el Control y Vigilancia de la Contaminación Atmosférica Generada por Fuentes Fijas, adoptado a través de la Resolución 760 de 2010 y se adoptan otras disposiciones”
- DECRETO 4481 DE 2006 (diciembre 15) “Por medio de la cual se desarrolla parcialmente el artículo 44 de la Constitución Política para garantizar la vida, la integridad física y la recreación del niño expuesto al riesgo por el manejo de artículos pirotécnicos o explosivos”.
- LEY 1801 DE 2016 (Julio 29) “Por el cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia.”: Otorga competencia a los alcaldes municipales, distritales o locales para autorizar actos o eventos que involucren el uso y aprovechamiento de artículos pirotécnicos de categoría tres, previo concepto de la Policía Nacional, los cuerpos de bomberos o unidades especializadas y el consejo municipal o distrital para la gestión del riesgo o quien haga sus veces, quienes determinarán los sitios y lugares autorizados y las condiciones técnicas que se requieran”.
- CIRCULAR CONJUNTA EXTERNA 042 de 2017 (Noviembre 27): “Los Alcaldes deben regular, vigilar y controlar la fabricación, almacenamiento, transporte, comercialización, manipulación y uso de la pólvora con base en lo dispuesto en la Ley 670 de 2001 y en el ejercicio de las actividades de inspección, vigilancia y control, para lo cual se trabajará de manera articulada con la Policía Nacional y las unidades de bomberos”.
- Resolución 2254 de 2017 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible– “Por medio del cual se adopta la norma de calidad del aire ambiente y se dictan otras disposiciones”
- LEY 2224 DE 2022 (Junio 30) Por medio de la cual se garantizan los derechos fundamentales a la vida, la integridad física, la salud y la recreación de todos los habitantes en especial los niños, niñas y adolescentes en el territorio nacional mediante la regulación del uso, la fabricación, la manipulación, el transporte, el
- almacenamiento, la comercialización, la compra, la venta y el expendio de pólvora y productos pirotécnicos en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

NORMATIVIDAD DISTRITAL

- Decreto 512 de 1989: "Por el cual se reglamenta la venta y uso de artículos pirotécnicos en el Distrito Especial de Bogotá"

ARTICULO 16. Prohíbese dentro del Distrito Especial de Bogotá, la quema de llantas u otros elementos que contaminen el medio ambiente y pongan en peligro la vida e integridad de las personas.

- DECRETO 936 DE 1988 (noviembre 23)
"Por el cual se reglamenta la venta y uso de artículos pirotécnicos y similares en el Distrito Especial de Bogotá.

ARTICULO 15°. Prohíbese dentro del Distrito Especial de Bogotá la quema de llantas u otros elementos que contaminen el medio ambiente y pongan en peligro la vida e integridad de las personas.

- Decreto Distrital 109 de 2009 – **"Por el cual se establece la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Ambiente, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones"**

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO

La Constitución Política de 1991 consagra en el artículo 313 que:

Corresponde a los concejos:

9. *Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.*

El Decreto Ley 1421 expresa en el artículo 12, numeral 1, lo siguiente:

“Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

- 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.
(...)*
- 5. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.*

Por su parte, la Ley 1774 2016 por medio de la cual se modifican el código civil, la ley 84 de 1989, el código penal, el código de procedimiento penal y se dictan otras disposiciones estableció que:

Esta norma determino en el numeral C, del artículo 3° el principio de Solidaridad social que establece que "El Estado, la sociedad y sus miembros tienen la obligación de asistir y proteger a los animales con acciones diligentes ante situaciones que pongan en peligro su vida, su salud o su integridad física." Adicionalmente el mismo numeral se estableció que: "Asimismo, tienen la responsabilidad de tomar parte activa en la prevención y eliminación del maltrato, crueldad y violencia contra los animales; también es su deber abstenerse de cualquier acto injustificado de violencia o maltrato contra estos y denunciar aquellos infractores de las conductas señaladas de las que se tenga conocimiento"

La Corte Constitucional en sentencia C-535 de 1996, sostuvo que la Constitución atribuye a los concejos municipales, como competencia propia, la facultad de dictar las normas para la protección del patrimonio ecológico municipal (CP art. 313 ord 9°), por lo cual la Corte considera que existen unos fenómenos ambientales que terminan en un límite municipal y pueden ser regulados autónomamente por el municipio.

Según la Corte en dicho pronunciamiento, estos asuntos ecológicos que se agotan en un límite local determinado, y que por su naturaleza guardan una conexidad estrecha con la identidad y diversidad cultural de los municipios, constituyen lo que la Constitución ha denominado "patrimonio ecológico", y por lo tanto es al concejo municipal al que le corresponde de manera prioritaria su regulación.

Para la Corte, esta autonomía de las entidades territoriales en este campo es así una expresión del deber del Estado de favorecer la diversidad cultural de la Nación, por ser desarrollo del pluralismo, como valor fundante del Estado Social de Derecho (CP. art. 7o.) y por considerarse riqueza nacional (CP. art. 8o.). Dentro de esta diversidad se debe respetar la especial concepción que algunas comunidades tienen del medio ambiente, por lo cual su regulación corresponde prioritariamente al municipio, pues la relación de cada comunidad con algunos aspectos del medio ambiente puede ser diferente.

En ese mismo sentido, el Consejo de Estado en sentencia de 24 de mayo de 2012, expediente número 2003-00379, M.P. Antonio Velilla Moreno, sostuvo que si bien es cierto que el Concejo Distrital de Bogotá cuenta con competencia de poder de policía equivalente a la de las asambleas departamentales, además de gozar el Distrito Capital de un régimen especial, el ámbito competencial que se debate en el sublite no se basa primordialmente en dicha normativa, sino en el artículo 313 de la C.N., numeral 9° que al efecto dispone: "Corresponde a los concejos: (...) 9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio..." (Subrayado fuera de texto)

Así mismo, el Consejo de Estado en dicha providencia manifestó que en el campo ecológico, tal y como lo ha señalado la doctrina y lo ha recogido el artículo 63 de la Ley 99 de 1993, rige entonces un principio de **rigor subsidiario** (CP art. 288), según el cual las normas nacionales de policía ambiental, que limitan libertades para preservar o restaurar el medio ambiente, o que por tales razones exijan licencias o permisos para determinadas actividades, pueden hacerse más rigurosas, pero no más flexibles, por las autoridades competentes de los niveles territoriales inferiores, por cuanto las circunstancias locales pueden justificar una normatividad más exigente.

Para la Sala, el caso del patrimonio ecológico local, este principio es aún más claro, pues al ser una competencia propia de los concejos municipales y los territorios indígenas, su potestad reglamentaria no puede ser limitada por la ley, al punto de vaciarla de contenido, por cuanto el Congreso desconocería la garantía institucional de la autonomía territorial. Pero sí puede la ley dictar aquella normatividad básica indispensable a la protección del patrimonio ecológico en todo el territorio nacional.

En este orden de ideas, del principio de rigor subsidiario se desprende que si la regulación o las medidas de superior jerarquía, con un ámbito de competencia territorial más amplio, son adecuadas y suficientes para la protección integral del medio ambiente y los recursos naturales renovables, las autoridades regionales o locales de inferior jerarquía no tendrían competencia para darle aplicación, por sustracción de materia. Por el contrario, si la regulación o las medidas de superior jerarquía no son adecuadas y suficientes, dichas autoridades sí tendrían competencia para aplicarlo, en ejercicio de su autonomía, por tratarse de la gestión de un interés propio, que desborda la competencia de las autoridades superiores” (Sentencia C-554 de 2007).

Está íntimamente relacionada con la necesidad de preservar la diversidad de concepciones que las comunidades tienen en relación con el medio ambiente, lo que permite a las personas participar en las decisiones que los afectan de manera más directa e inminente. En esa medida, el constituyente previó un ámbito de protección medioambiental acorde con la división política del territorio y con la diversidad cultural colombianas, en el que asambleas, concejos y autoridades indígenas, cumplen un papel determinante (C 894 de 2003).

Por su parte, el Consejo de Estado en Sentencia 00230 de 2018, Sala de lo contencioso administrativo sección primera, Expediente AP 85001-23-33-000-2017-00230-01, aclara la diferencia entre el principio de precaución y el de prevención. Para el efecto, explicó que el primero opera ante la falta de certeza científica o cualificada sobre distintos aspectos riesgosos o nocivos de una actividad, pues, precisamente, la imposibilidad de demostrar plenamente los peligros de una actividad, producto o tecnología es lo que justifica la aplicación de dicho postulado.

Mientras que, el de prevención aplica en los eventos en que se tiene claridad y certeza respecto de los impactos o implicaciones de una determinada actividad, producto o proceso, razón por la que resulta necesario anticiparse para evitar o mitigar los efectos nocivos.

Sobre el particular, la Sala en sentencia de 15 de diciembre de 201613, expuso lo siguiente:

“[...]Sobre el primer aspecto, destaca la Sala que resulta desacertado exigir certeza sobre los riesgos e implicaciones como condición para la aplicación del principio de precaución, toda vez que

es justamente la incertidumbre sobre distintos aspectos riesgosos o nocivos de una actividad (sus efectos, las condiciones de tiempo, modo y lugar de su producción, etc.) lo que cualifica el ámbito de aplicación de este principio y permite distinguirlo del principio de prevención, también fundamental para la protección de los ecosistemas.”

En efecto, de acuerdo con lo explicado por esa misma Corporación en el auto de 20 de mayo de 201615:

“Habida consideración de los notables avances experimentados por la humanidad en materia científica y tecnológica en el curso del último siglo y del incomparable poder de afectación y destrucción de la vida y el entorno de sus desarrollos actuales, resulta imperioso admitir que no obstante ser mayores las amenazas que suscitan sus progresos son cada vez menores las certezas que ofrece la ciencia en cuanto a los riesgos que éstos comportan. Corolario de lo anterior es la necesidad de asumir como un postulado propio de la denominada sociedad del riesgo que la acción del Estado en defensa de los intereses colectivos no puede estar siempre supeditada a la plena demostración de los peligros que conlleva una determinada actividad, producto o tecnología.”

La Sala concluye su argumento manifestando que: “Si bien en otra época la acción estatal restrictiva de la libertad económica y de las facultades de los propietarios debía obedecer a razones probadas de amenaza cierta al interés general, en la actualidad la falta de certeza científica y la subsecuente imposibilidad de cuantificar o anticipar con total certidumbre los efectos nocivos de un determinado proceso o bien respecto del cual existe evidencia de su potencial peligrosidad no puede tornarse en una talanquera para que las autoridades emprendan las actuaciones que la Constitución, la ley y el Derecho Internacional esperan de ellas en pro de la defensa del ambiente, los recursos naturales o la seguridad y salud de la comunidad [...]

En últimas, como establece el numeral 6 del artículo 1 de la ley 99 de 1993, de conformidad con este principio, “cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente”. En ese sentido, también apuntan en esta dirección el principio 15 de la Declaración de Río sobre el medio ambiente y el desarrollo, el artículo 3.3 de la

Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el artículo 6 del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982.

En ese sentido, a partir de La Constitución Política de 1991, artículo 313 numeral 9, el Decreto Ley 1421 expresa en el artículo 12, el principio de precaución y el principio de rigor subsidiario, es competente esta corporación para pronunciarse sobre el presente proyecto de acuerdo.

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento de la Ley 819 de 2003, “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones y que en su artículo 7 determina que:

“Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. (...)”

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.”

Aclaremos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación, ya que las acciones deben estar enmarcadas en los proyectos contenidos en el Plan de Desarrollo Distrital.

Cordialmente,

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA

Autora - Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 3892 DE 2024

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES Y DEL MEDIO AMBIENTE MEDIANTE LINEAMIENTOS QUE DETERMINAN ACCIONES ORIENTADORAS SOBRE LA PRODUCCIÓN, USO, DISPOSICIÓN Y EFECTOS DE LOS ARTÍCULOS PIROTÉCNICOS Y FUEGOS ARTIFICIALES Y SE CREA LA MESA TÉCNICA PARA GARANTIZAR EL BIENESTAR Y PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES FRENTE A LOS EFECTOS ADVERSOS DE LA PÓLVORA"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 12 numerales 1 y 5, la Constitución Política de 1991, el artículo 313 numeral 9; y la Ley 1774 de 2016 el artículo 1 y 3 numeral 2.

ACUERDA

Artículo 1° Objeto. El Objeto del presente acuerdo es garantizar la protección de los animales como seres sintientes y del medio ambiente, mediante lineamientos que determinan acciones orientadoras sobre la producción, uso, disposición y efectos de los artículos pirotécnicos y fuegos artificiales y la creación de una mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales frente a los efectos adversos de la pólvora en la ciudad de Bogotá D.C.

Artículo 2° Definiciones. Para efectos del presente acuerdo, se tendrán en cuenta las definiciones establecidas en la Ley 2224 de 2022 y la definición de Animales como seres sintientes consagrada en el objeto de la Ley 1774 de 2016.

Artículo 3° Mesa Técnica. Crease la mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales frente a los efectos adversos de la pólvora, con el fin de promover los principios de alineación y coordinación interinstitucional sobre la producción, uso, disposición y efectos de los artículos pirotécnicos y fuegos artificiales sobre los animales y el medio ambiente.

Parágrafo primero: La administración distrital determinará la estructura, sesiones y mecanismos de articulación de la mesa técnica de que trata el presente artículo.

Artículo 4°. Conformación. La Mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales frente a los efectos de la pólvora, estará conformada por servidores públicos con capacidad de decisión designados por la Secretaría Distrital de Ambiente, el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal, la Secretaria de Educación del Distrito y los demás organismos y entidades que la Alcaldía Mayor de Bogotá determine para tal efecto.

Parágrafo primero: Podrán hacer parte de dicha mesa, los polvoreros, con sus voceros institucionales, con sus apoderados y los demás agentes involucrados en el mercado de la pólvora.

Parágrafo segundo: También podrán hacer parte de la mesa, las asociaciones defensoras de animales legalmente constituidas, las organizaciones sin ánimo de lucro protectoras de animales, las facultades de medicina veterinaria y zootecnia, instituciones educativas oficiales y privadas, y demás instituciones interesadas.

Artículo 5°. Objetivos. La Mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales frente a los efectos adversos de la pólvora tendrá los siguientes objetivos:

- a. Establecer un diagnóstico sobre las afectaciones de la pólvora en los animales y el medio ambiente.
- b. Discutir y promover estrategias para la sensibilización de la ciudadanía en general e incentivar la educación y concientización, frente a los impactos negativos de la pólvora en los animales y en el medio ambiente.
- c. Implementar estrategias de educación ambiental, metodologías de participación y de gestión territorial, que, en coordinación con las demás entidades competentes, permitan desarrollar programas de pedagogía y cultura ambiental para generar en ciudadanía conocimiento y cultura sobre el impacto y las posibles consecuencias de los artículos pirotécnicos y fuegos artificiales sobre los animales y el medio ambiente.
- d. Implementar medidas preventivas y pedagogías sobre el uso y peligro de los fuegos artificiales, mediante la creación, y coordinación e implementación de programas de capacitación y educación con entidades distritales, asociaciones defensoras de animales

legalmente constituidas, la comunidad, y demás entidades relacionadas con este proceso, con el ánimo de generar una cultura ciudadana sobre las causas y riesgos del uso de fuegos artificiales en las personas, los animales y el medio ambiente.

- e. Coordinar con el Comité Distrital de Convivencia Escolar, la implementación de las orientaciones para que los establecimientos educativos adelanten las medidas preventivas sobre el uso y peligro de los fuegos artificiales en los animales y el medio ambiente.
- f. Proponer y promover proyectos de investigación que contribuyan a generar conciencia sobre los efectos de la pólvora y los fuegos artificiales en los animales y el medio ambiente.
- g. Implementar estrategias de pedagogía a toda la ciudadanía en general, y a los agentes involucrados en el mercado de la pólvora, de conformidad con la Ley 2224 de 2022.

Parágrafo primero: Para el cumplimiento de estos objetivos, y en el marco de lo dispuesto por la Ley 2224 de 2022, una vez expedido el decreto reglamentario pertinente, la administración distrital podrá disponer de los recursos para cultura ciudadana y pedagogía de los que trata el parágrafo del artículo 180 de la Ley 1801 de 2016.

Artículo 6° Documentación. La Unidad Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá, deberá, en un plazo no menor de un año, actualizar la documentación sobre la existencia de los centros de producción, almacenamiento, comercialización y disposición de artículos pirotécnicos.

Parágrafo primero. Esta documentación podrá utilizarse como insumo para cumplir los objetivos de la Mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales.

Artículo 7°. Información actualizada: El Instituto de Protección y Bienestar Animal mantendrá actualizada una base de datos de fácil acceso, con información detallada sobre los animales afectados por artículos pirotécnicos. Esta información se utilizará como insumo para cumplir los objetivos de la Mesa técnica para garantizar el bienestar y protección de los animales.

Artículo 8°. Eventos organizados por entidades del distrito. Las entidades distritales se abstendrán de organizar, difundir, promocionar, patrocinar o desarrollar cualquier otra forma de intervención que implique el fomento de eventos que contemplen el uso de artículos pirotécnicos o de fuegos artificiales.

Artículo 9°. Áreas protegidas. No será posible almacenar, comercializar, utilizar o disponer de artefactos pirotécnicos y de fuegos artificiales en áreas ambientalmente protegidas declaradas conforme a las normas nacionales y distritales vigentes.

Artículo 10°. Perímetro de prevención. Dentro del año siguiente a la entrada en vigencia de este proyecto de acuerdo, la Secretaria Distrital de Ambiente y la Secretaria Distrital de Planeación, de conformidad con sus funciones y competencias, deberán delimitar un perímetro de prevención alrededor de las áreas protegidas de las que trata el artículo anterior. En dicho perímetro no será posible producir, almacenar, comercializar, adquirir, usar, o disponer de artefactos pirotécnicos y de fuegos artificiales.

Artículo 11°. Disposición final. La administración distrital, en un término no mayor a un año, con observancia de las normas ambientales vigentes, y en el marco de sus funciones y competencias, determinará las formas y procedimientos para adoptar una política integral que incluya la recolección, transporte y disposición final de los artículos pirotécnicos en la ciudad.

Artículo 12°. Plan de Sustitución. La Administración Distrital podrá formular un plan de sustitución económica para las personas que se dediquen a la producción, almacenamiento, comercialización, adquisición, uso y disposición de artículos pirotécnicos y fuegos artificiales.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Cordialmente,

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal Colombiano